Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/4129
27.05.80

Sachgebiet 912

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 1979

Inhalt

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn 1
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56,
5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51

Verzeichnis der Tabellen

Verzeichnis der Abbildungen

Verzeichnis der Karten

Verzeichnis der Anlagen

Gemäß § 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 vom 30. Juni 1971 (BGBl. I S. 873) zugeleitet mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr — StB 10/10.20.04/ zu 101 13 Va 79 — vom 21. Mai 1980.

Straßenbaubericht 1979

Der Bundesminister für Verkehr berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaues nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres (§ 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 – Ausbauplangesetz; [FStrAbG] vom 30. Juni 1971, BGBl. I S. 873).

Der Straßenbaubericht ist erstmals für das Jahr 1971 aufgestellt worden.

Der Bericht für das Jahr 1978 wurde dem Präsidenten des Deutschen Bundestages mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 7. August 1979 zugeleitet und am 7. November 1979 im Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages beraten und zur Kenntnis genommen. Der vorliegende Bericht bezieht sich auf das Jahr 1979.

1. Grundlagen

1.1 Bundesverkehrswegeplan '80

1. Die Kapazität der Bundesverkehrswege hat einen hohen Stand erreicht. Die weitere Gestaltung des Netzes orientiert sich an den wirtschaftlichen Notwendigkeiten und den Wertvorstellungen der Bürger.

2. Der Bundesverkehrswegeplan '80 enthält unter Berücksichtigung der finanzpolitischen Möglichkeiten die in den Jahren 1981 bis 1990 vordringlich angestrebten Maßnahmen (Stufe I) und weitere Planungen für die Zeit nach 1990 (Stufe II). Im einzelnen ist der Planungsrahmen 1981 bis 1990 wie folgt vorgesehen:

	1981 bis 1990		Zum Vergleich
	Mrd. DM	%	1971 bis 1980 %
1. Deutsche Bundesbahn	43,6	*29,1*	*16,4*
2. Bundesfernstraßen	63,4	*42,4*	*53,2*
3. Bundeswasserstraßen	8,5	*5,7*	*5,9*
4. Luftfahrt	1,9	*1,3*	*1,5*
5. Finanzhilfen für ÖPNV und kommunaler Straßenbau	28,8	*19,2*	*20,1*
6. Sonstige Aufgabengebiete	3,4	*2,3*	*2,9*
Summe	149,6	*100,0*	*100,0*

3. Das Programm schafft und sichert Arbeitsplätze. Es liefert eine langfristige Orientierungshilfe für die Wirtschaft. Die breite Fächerung über alle Verkehrszweige vermindert die Risiken einer einseitigen Strukturierung.

4. Das Programm berücksichtigt die energiepolitische Entwicklung durch
   - forcierten Ausbau der Schienenverkehrskapazitäten im Fernverkehr,
   - Förderung des kombinierten Verkehrs, Anbindung von Flughäfen an das IC-Netz, Bau von Park and Ride-Anlagen,
   - Förderung des schienengebundenen Nahverkehrs in den Verdichtungsräumen,
   - Ausschaltung von kraftstoffverzehrenden baulichen und verkehrlichen Engpässen im Straßennetz.

5. Das Programm schützt und verbessert die Umwelt. Es enthält Investitionen zum Abbau bestehender Lärmbeeinträchtigungen. Soweit es technisch möglich und ökonomisch vertretbar, wird der Ausbau bestehender Verkehrswege dem Bau neuer Trassen vorgezogen. Bei Neubau ist der Umweltschutz, insbesondere der Schutz von Natur und Landschaft, unabdingbar. Das Programm enthält die hierzu erforderlichen Aufwendungen.

6. Das Programm trägt zur Hebung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse bei. Für den Bau von Ortsumgehungen, zur Beseitigung von Bahnübergängen und zum verstärkten Bau von Radwegen an Bundesfernstraßen sind erhebliche Mittelsteigerungen vorgesehen.

7. Das Programm geht von einem angenommenen Wirtschaftswachstum von jährlich $3^1/_2$% aus und stützt sich auf verkehrliche Prognosen wissenschaftlicher Institute. Es bezieht die wahrscheinliche Bevölkerungsentwicklung ein.

8. Im einzelnen sind folgende investitionspolitisch wichtige Ergebnisse hervorzuheben:

Schienennetz der DB

Erhebliche Steigerung des bisherigen Investitionsanteils, volle Aufnahme der notwendigen Streckenneu- und ausbauten.

Bundesfernstraßen

Wandel der Investitionsstruktur in Richtung auf qualitätsverbessernde Investitionen anstelle von km-Leistungen.

Rd. 7 000 km bisher geplante Autobahnen werden aufgegeben bzw. durch Bundesstraßenplanungen ersetzt. Netzergänzungen werden nur noch in regional begrenztem Umfang zur Engpaßbeseitigung, zur Erschließung strukturschwacher Gebiete und zur Verknüpfung mit dem europäischen Hauptstraßennetz erforderlich.

Die Bundesfernstraßenplanungen der Stufe I und II sind zugleich Entwurf des neuen „Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen". Dieser wird in Erfüllung des gesetzlichen Auftrags dem Parlament als Änderungsgesetz zugeleitet.

Bundeswasserstraßen

Neue Wasserstraßen sind nicht geplant; Konzentration auf Substanzerhaltung und Rationalisierung der Betriebsabläufe.

Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Weiterhin intensive Förderung von Investitionen zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und für kommunale Verkehrsinvestitionen.

1.2 Leitlinien für die Straßenbaupolitik

Zielvorgaben des Bundesministers für Verkehr für den Bundesfernstraßenbau

Qualität geht vor Quantität

Der Straßenbau hat sich an den wirtschaftlichen Notwendigkeiten und den Wertvorstellungen der Bürger zu orientieren. Die Kapazität des Bundesfernstraßennetzes hat einen hohen Stand erreicht. Der weitere ausgewogene Ausbau muß als Ergänzung des Bundesverkehrswegenetzes gesehen werden.

Dabei werden die Substanzerhaltung des vorhandenen Wegenetzes, der Abbau von Engpässen, die Förderung strukturschwacher Gebiete und die notwendige internationale Verknüpfung im Vordergrund stehen. Der Schutz des Menschen vor Unfällen und Verkehrsbelästigungen, der Schutz der Natur sowie die Verbesserung der Lebensqualität besonders in unseren Städten sind in den letzten Jahren in ihrer Bedeutung gestiegen. In diesem Sinne muß beim Straßenausbau die „Qualität" Vorrang haben vor der reinen „Kilometerleistung".

Dies bedeutet im einzelnen:

1. Das bestehende Netz ist in einem den gestiegenen Anforderungen entsprechenden Zustand zu erhalten und zu unterhalten.
   - Rechtzeitige Erneuerung.
   - Verkehrssichere und geräuschdämpfende Fahrbahnoberflächen.
   - Bessere Kapazitätsausnutzung durch verkehrslenkende und verkehrsführende Maßnahmen.
2. Die Beteiligung der Bürger beim Planungsvollzug ist zu verstärken.
   - Bürgerbeteiligung vor der Linienbestimmung.
   - Bürgerbeteiligung muß mehr als Bürgerinformation sein. Die Bürger müssen Gelegenheit erhalten, sich zu einem Vorhaben und möglichen Planungsvarianten zu äußern.
   - Bürgerbeteiligung ist von der Straßenbauverwaltung zu organisieren.
   - Unmittelbarer Kontakt zwischen Straßenbauverwaltung und Bürgern bei intensiver Beteiligung der Gemeinden.
   - Die Wünsche und Anregungen der Gemeinden sind im Planungsverfahren stärker zu berücksichtigen.
3. Der Straßenbau soll zur Hebung der Verkehrssicherheit beitragen.
   - Beseitigung von Unfallschwerpunkten.
   - Bau von Ortsumgehungen.
   - Beschleunigte Beseitigung von Bahnübergängen.
   - Verstärkter Radwegebau.
4. Dem Lärmschutz ist in allen Bereichen des Straßenbaus Rechnung zu tragen. Dazu zählt der Abbau bestehender Lärmbeeinträchtigungen und wirksamer Lärmschutz beim Neubau.
   - Lärmmindernde Trassenführung beim Neubau.
   - Verkehrliche Maßnahmen zur Entlastung bebauter Bereiche.
   - Baulicher Lärmschutz.
5. Natur- und Landschaftsschutz sind beim Neubau stärker zu berücksichtigen.
   - Trassenbündelung, insbesondere dort, wo Ausbau bestehender Verkehrswege einen Neubau ersetzen kann.
   - Weitestmögliche Schonung und verkehrliche Entlastung von Erholungs- und Landschaftsschutzgebieten.
   - Neubauten grundsätzlich nicht ohne landschaftspflegerischen Begleitplan.
6. Der Straßenbau soll zur städtebaulichen Entwicklung beitragen.
   - Verbesserung der Funktionsfähigkeit von Ortszentren durch den Bau von Ortsumgehungen.
   - Förderung verkehrsberuhigter Zonen.
7. Die Ausbaustandards sind flexibel zu handhaben.
   - Technische Richtlinien ersetzen nicht die Abwägung im Einzelfall.
   - Lebensqualität und Wirtschaftlichkeit gehen vor Perfektion.

Die Wirkungen der veränderten Zielstruktur im Bundesfernstraßenbau werden sich überwiegend erst in einigen Jahren quantitativ darstellen lassen. Begonnene Aktivitäten und bereits erbrachte Leistungen sind in den folgenden Abschnitten insbesondere unter

2.1 Programm zum Bau von Ortsumgehungen,

2.2 Programm zur Beseitigung von Bahnübergängen,

4.1.3 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen,

4.3 Schutz gegen Straßenverkehrsgeräusche,

4.4 Naturschutz und Landschaftspflege und

4,5 Bürgerbeteiligung bei der Planung von Bundesfernstraßen,

aufgeführt.

1.3 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, Fünfjahresplan, Straßenbauplan

Der Bundesfernstraßenbau richtet sich erst seit 1971 nach dem „Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985" vom 30. Juni 1971. Das Gesetz legt fest, daß bis 1985 drei Fünfjahrespläne aufzustellen sind. Sie bilden den Rahmen für die Aufstellung der jährlichen Straßenbaupläne (§ 5 FstrAbG).

Der Bedarfsplan wurde im Jahre 1975 erstmals überprüft. Die ab 1. Januar 1976 gültige Fassung des Bedarfsplanes wurde mit Änderungsgesetz am 5. August 1976 vom Deutschen Bundestag beschlossen und ist am 13. August 1976 verkündet worden.

Im Jahre 1979 wurde der Bedarfsplan zum zweiten Male überprüft. Durch Einbeziehung dieser Überprüfung in die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes '80 wurde der Verflechtung der verschiedenen Verkehrszweige und dem Ziel einer integrierten Gesamtverkehrswegeplanung Rechnung getragen.

Der Entwurf für den künftigen Bedarfsplan (Anlage zum Entwurf eines 2. Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985) wurde am 7. November 1979 vom Bundeskabinett gebilligt; am 21. Dezember 1979 hat der Bundesrat dazu Stellung genommen.

Der Entwurf des fortgeschriebenen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen enthält unter Berücksichtigung des voraussichtlichen finanziellen Rahmens die in den Jahren 1981 bis 1990 vordringlich angestrebten Maßnahmen (Stufe I) sowie weitere Planungen für die Zeit nach 1990 (Stufe II).

Dem Maßnahmenvolumen der Stufe I von 51,4 Mrd. DM (Preisstand 1978)
steht im Zeitraum 1981 bis 1990 ein voraussichtliches Finanzvolumen von 43,0 Mrd. DM
gegenüber. Die Differenz in Höhe von 8,4 Mrd. DM
ist Planungsreserve im Sinne des Stabilitätsgesetzes.

Die Maßnahmen der Stufe I im Autobahnneubau umfassen rund 3 000 km, davon rund 280 km Ausbau von zwei auf vier Fahrstreifen und rund 220 km Bau erster Fahrbahnen.

Die weiteren Planungen (Stufe II) umfassen Maßnahmen im Umfang von 29,7 Mrd. DM, davon 4,8 Mrd. DM für Neubau von rund 460 km Autobahnen.

Die Fertigstellung der Maßnahmen der Stufe I wird sich angesichts z. Z. nicht näher quantifizierbarer Preisentwicklungen, zusätzlicher Umweltschutzkosten und weiterer Unwägbarkeiten bis Mitte der 90er Jahre hinziehen. Dadurch vergrößert sich zusätzlich die Planungsreserve.

1.4 Finanzierungsgrundlage des 2. Fünfjahresplanes

Auf der Grundlage des überprüften Bedarfsplanes begann am 1. Januar 1976 der „2. Fünfjahresplan für die Bundesfernstraßen in den Jahren 1976 bis 1980 mit Ergänzungen bis 1985". Die Bauziele im 2. Fünfjahresplan und die derzeitige Zielerreichung weist Tabelle 1 aus.

Der Finanzrahmen für den 2. Fünfjahresplan beträgt für die Jahre 1976 bis 1980 30,6 Mrd. DM. Hinzu kommen 1,8 Mrd. DM aus dem Programm für Zukunftsinvestitionen, also insgesamt 32,4 Mrd. DM. Davon sind 19,95 Mrd. DM für Investitionen gemäß Bedarfsplan einschließlich ZIP.

Tabelle 1

Erfüllungsgrad des 2. Fünfjahresplanes in der Zeit vom 1. Januar 1976 bis 31. Dezember 1980
hier: für die Jahre 1976 bis 1979

Bedarfsgruppe	Ansätze im 2. Fünfjahresplan (Soll)			Ausgaben (Ist)		Bauziele im 2. Fünfjahresplan	fertiggestellt	
	1976 bis 1980	1976 bis 1979		1976 bis 1979		1976 bis 1980	1976 bis 1979	
	Mrd. DM	Mrd. DM	%	Mrd. DM	%	km	km	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Neubau von Bundesautobahnen ...	13,54	10,68	*78,9*	9,93	*73,3*	1 540	840,6	*54,6*
Neu- und Ausbau von Bundesstraßen ...	4,54	3,54	*78,0*	3,82	*84,1*	1 130	1 038,0	*91,9*
Zukunftsinvestition (ZIP)	1,87	1,17	*62,6*	1,13	*60,4*			
Bundesfernstraßen ...	19,95 *)	15,39	*77,1*	14,88	*74,6*	2 670	1 878,6	*70,4*

*) ohne kleineren Um- und Ausbau, aber mit den Erweiterungsinvestitionen der BAB-Betriebsstrecken in Höhe von 1,3 Mrd. DM.

2. Aktuelles im Fernstraßenbau

2.1 Programm zum Bau von Ortsumgehungen

Ortsumgehungen können in besonderem Maße dazu beitragen, Ortschaften, d. h. die Bevölkerung in diesen Orten von Belästigungen durch Straßenverkehr — insbesondere von Lärm und Abgasen — zu entlasten.

Die Bindung vieler im Bedarfsplan enthaltener Ortsumgehungen an längere nachrangig eingestufte Ausbauabschnitte behinderte die frühzeitige Planung und Durchführung solcher Bauvorhaben. Deshalb hat der Bundesminister für Verkehr gestützt auf § 3 FStrAbG in Zusammenarbeit mit den Ländern ein Programm zum Bau von Ortsumgehungen zunächst für die Jahre 1979 bis 1985 aufgestellt und im Januar 1979 bekanntgegeben. Das Programm umfaßt ein Gesamtvolumen von 2,3 Mrd. DM; es enthält 340 Ortsumgehungen mit Einzelkosten bis zu 10 Millionen DM. Das Programm wird jährlich fortgeschrieben.

Die Ziele sind:

- Vorrangige Förderung der verkehrspolitischen Ziele des BMV „Abbau von Unfallschwerpunkten" und „Verminderung von Umweltbeeinträchtigungen"
- Verkehrsberuhigung in Ortschaften
- Größere Flexibilität des Mitteleinsatzes im Bundesfernstraßenbau
- Verstetigung der Bauarbeiten im Bundesfernstraßenbau
- Rationellere Nutzung der Planungskapazitäten der Länder
- Erhebliche Reduzierung des Umfanges und damit des Aufwandes für die Bedarfsüberprüfung
- Wegfall von Einzelentscheidungen nach § 3 FStrAbG für kleine Ortsumgehungen

Im Jahre 1979 wurden ca. 30 Baumaßnahmen aus dem Ortsumgehungsprogramm begonnen.

2.2 Programm zur Beseitigung von Bahnübergängen

Im Bundesgebiet gibt es noch rund 1 000 schienengleiche Kreuzungen von DB-Strecken mit Bundesstraßen. Es wird angestrebt, im Laufe eines Zeitraumes von 10 bis 15 Jahren wenigstens die im Zuge von Hauptbahnen der DB liegenden rund 500 Bahnübergänge zu beseitigen. Sicherheit des Straßen- und des Schienenverkehrs erfordert eine energische Beschleunigung des bisherigen Ablaufs der Bahnübergangsbeseitigung.

Aus diesem Grunde bereiten Bund und Länder zusammen mit der Deutschen Bundesbahn z. Z. ein Programm zur Beseitigung von Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen vor. Es soll im Frühjahr 1980 bekanntgegeben und jährlich fortgeschrieben werden. Mit diesem Programm wird die investitionspolitische Linie weiterverfolgt, die qualitätsverbessernde und sicherheitserhöhende Maßnahmen in den Vordergrund stellt, und die in verstärkten Lärmschutzinvestitionen, im Bau von Ortsumgehungen und in der Förderung des Radwegebaues ihren Ausdruck findet.

(Leistungen siehe 4.1.1)

2.3 Verbesserung der Anbindung von Berlin (West)

Nach dem Abschluß der Vereinbarungen mit der DDR über den Bau einer Autobahn von Berlin nach Hamburg sind die Planungen für die Anschlußstrecken auf den Gebieten von Berlin (West) und Schleswig-Holstein unverzüglich begonnen worden. Hierzu gehört auch die Aufnahme von Expertengesprächen, um die erforderlichen Maßnahmen zur unmittelbaren Anbindung der Autobahn im Bereich der Grenzen abzustimmen. Der Schutz der Umwelt und der Landschaft wird bei den Planungen einen besonderen Schwerpunkt darstellen.

2.4 Berücksichtigung des Ferienverkehrs

Der Urlaubsreiseverkehr verursacht auf vielen Bundesfernstraßen Stauerscheinungen, die gezielte, gründlich geplante und umfassende Gegenmaßnahmen erfordern.

Die Baubetriebsplanung hat sich in den Vorjahren bewährt. Auch 1979 konnte der Bundesminister für Verkehr in engem Zusammenwirken mit den obersten Straßenbaubehörden der Länder erreichen, daß Bauarbeiten an den Bundesautobahnen weitgehend eingeschränkt und die verbleibenden unvermeidbaren Arbeiten räumlich und zeitlich straff koordiniert wurden.

Mit dem „Feriennetzmodell 1979" hat der Bundesminister für Verkehr wie im Vorjahr den Verkehrsteilnehmern sowie den beteiligten Verbänden eine Vorhersage der in der Ferienreisezeit zu erwartenden Verkehrsverhältnisse angeboten. Für jeden Tag der Reisezeit wurde für jeden Abschnitt der vom Ferienverkehr beanspruchten Bundesautobahnen und jede Richtung angegeben, ob mit dichtem oder zähflüssigem Verkehr oder mit Stau zu rechnen war. Die Daten wurden so aufbereitet und zusammengestellt, daß Automobilverbände und Massenmedien in der Lage waren, die Ferienreisenden rechtzeitig über günstige Reisezeiten und Reiserouten zu unterrichten und auf ihre Reisegewohnheiten mit dem Ziel einer Entzerrung der Spitzenbelastungen Einfluß zu nehmen. Im Berichtsjahr wurde ein weiter entwickeltes und verfeinertes Feriennetzmodell für 1980 vorbereitet.

2.5 Radwege an Bundesstraßen

Der Bundesminister für Verkehr setzt sich seit langem für verstärkten Radwegebau ein. Er hat zum Ausdruck gebracht, daß die Bemühungen aller beteiligten Baulastträger koordiniert werden sollten, um ein möglichst einheitlich gestaltetes Netz von Radwegen zu schaffen. Ziel ist vor allem, die Verkehrssicherheit durch Trennung der Verkehrsarten zu verbessern und damit die Unfallzahlen insbesondere bei Kindern zu senken.

Am 12. September 1979 hat das Bundeskabinett den Bundesminister für Verkehr beauftragt, in Zusammen-

arbeit mit den Bundesländern ein Radwegeprogramm an Bundesstraßen aufzustellen. Die Grundsätze für dieses Programm wurden erarbeitet und inzwischen mit den obersten Straßenbaubehörden der Länder erörtert und weitgehend abgestimmt.

Bis zum 15. August 1980 werden die Länder ihre Beiträge für das Programm unter Anwendung dieser Grundsätze erarbeiten. Anschließend wird das Bundesprogramm zusammengestellt.

3. Baufortschritt im Jahre 1979

3.1 Ausgaben und Leistungen insgesamt (s. auch Tabelle 1)

3.1.1 Gesamtausgaben

Für den Bundesfernstraßenbau standen nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 1979 (23. Februar 1979) folgende Ausgabemittel zur Verfügung:

	Millionen DM	Millionen DM
Titelgruppe 01 — Straßenbauplan —		
Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen)	6 300,0	
Übertragene Ausgabereste (aus 1978)	269,4	
zusätzliche verwendbare Einnahmen (Beträge Dritter)	10,9	
	6 580,3	
Titelgruppe 02 — Straßenbaumaßnahmen im Rahmen des Programms für Zukunftsinvestitionen (ZIP) —		
Haushaltsmittel	700,0	
Übertragene Ausgabereste (aus 1978)	27,8	
Summe Titelgruppe 01 + 02		7 308,1

Die Gesamtausgaben im Haushaltsjahr 1979 betrugen bei Kap. 1210

Länderausgaben (als Auftragsverwaltungen für die Bundesfernstraßen)		
Titelgruppe 01	6 452,1	
Titelgruppe 02	687,9	
Ausgaben im Wohnungsbau für Straßenbauverdrängte und zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung	8,7	
Zuschuß an Kapitel 1211 (BASt/Bundesanstalt für Straßenwesen)	51,8	
zentralbewirtschaftet Ausgaben	18,4	
Ausgaben insgesamt		7 218,9
Der Ausgaberest gegenüber dem tatsächlichen Verfügungsrahmen beträgt	89,2	

das sind 1,2 % des Verfügungsrahmens.

Die Ausgaben des Einzelplans 12 Kapitel 1210 (einschließlich ZIP) im Haushaltsjahr 1979 gliedern sich wie folgt:

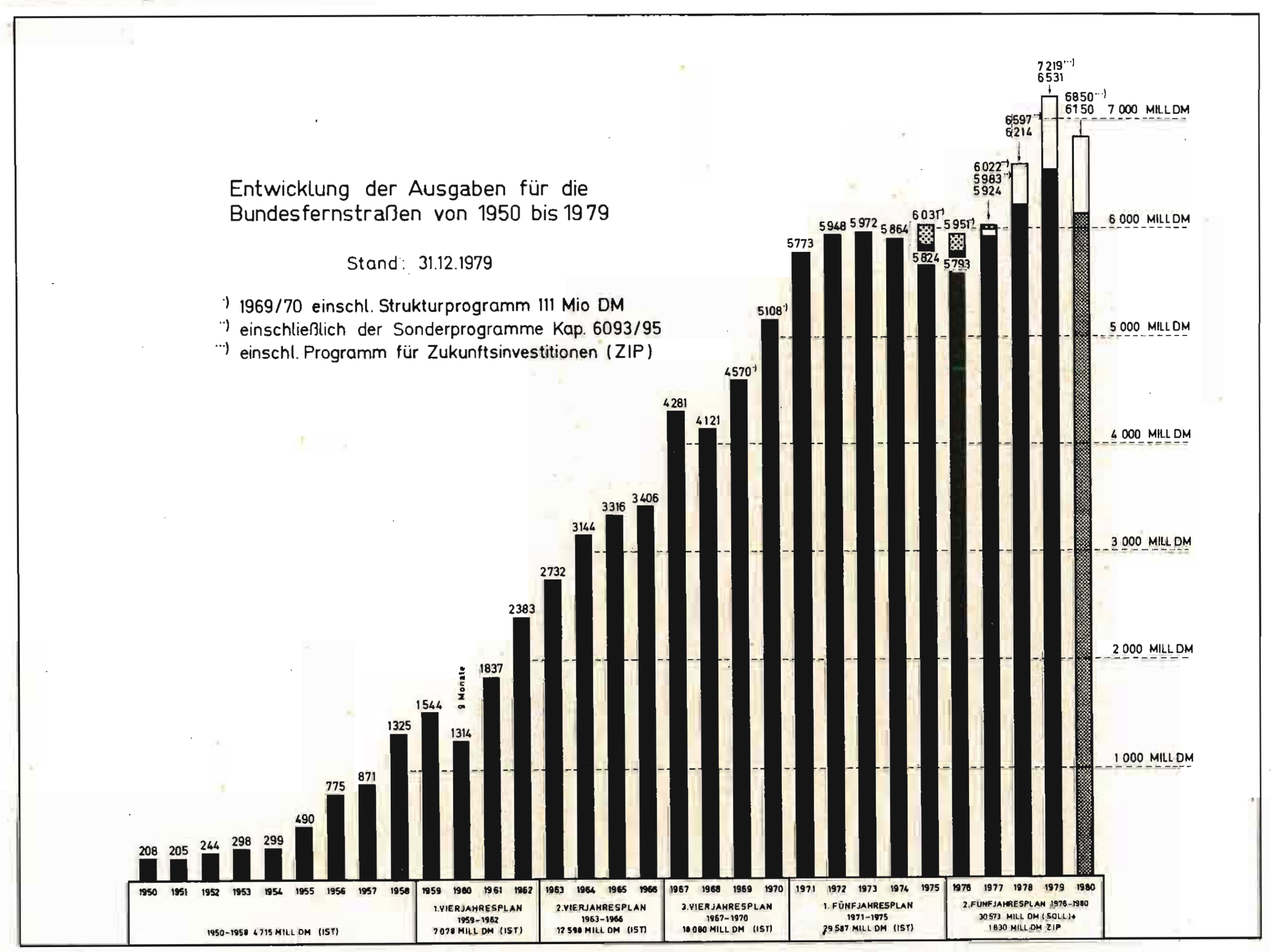
	Millionen DM	Millionen DM
Unterhaltung und Instandsetzung		786,7
davon		
Unterhaltung und Instandsetzung von BAB (einschließlich Fahrzeuge und Geräte)	355,5	
Unterhaltung und Instandsetzung von Bundesstraßen (einschließlich Fahrzeuge und Geräte)	431,2	
Neubau, Erneuerung, Um- und Ausbau von BAB		3 260,8
davon		
Deckenerneuerung, Um- und Ausbau von Betriebsstrecken der BAB (ohne Grunderwerb)	481,6	
Erneuerung von Fahrbahndecken einschließlich Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen auf BAB (ohne Grunderwerb)	633,6	
Neubau des Grundnetzes BAB und der Ergänzungsstrecken (ohne Grunderwerb)		2 113,0
Hochbauten an BAB	32,6	
Neubau, Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundestraßen		1 968,5
davon		
Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesstraßen	1 301,1	
Neubau von Bundesstraßen	646,8	
Hochbauten an Bundesstraßen	20,6	
Grunderwerb, Ersatzraumbeschaffung und Zinszuschüsse		466,1
davon		
für BAB	262,1	
für Bundesstraßen	204,0	
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz		421,1
Abgeltung von Zweckausgaben, die bei der Entwurfsbearbeitung und Bauleitung entstehen		144,8
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger nach § 5a Bundesfernstraßengesetz		65,7
Forschung, Veröffentlichung und Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen		18,8
Verschiedenes		86,4
Zusammen		7 218,9

Abbildung 1 zeigt die Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen 1950 bis 1979, sowie darüber hinaus das vorgesehene Planungs-Soll im Rahmen des 2. Fünfjahresplanes 1976 bis 1980.

3.1.2 Verpflichtungsermächtigungen

Ausgabemittel (Kassenmittel) werden stets nur für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung gestellt. Da die Bauabwicklung für die Maßnahmen des Bundesfern-

Abbildung 1



straßenbaues im Regelfall über mehrere Jahre läuft, sind alle Verpflichtungen der folgenden Jahre, die im Rahmen des Baufortschrittes eingegangen werden, durch Verpflichtungsermächtigungen (VE) abzudecken.

Titelgruppe 01

Im Jahre 1979 standen insgesamt 3 100 Millionen DM VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

im Haushaltsjahr	1980	2 000 Millionen DM
	1981	900 Millionen DM
	1982	200 Millionen DM.

Während 40 Millionen DM davon für die zentralen Belange verblieben, erhielten die Länder als Auftragsverwaltungen für den Bundesfernstraßenbau den Hauptanteil der VE-Zuteilungen in Höhe von 3 060 Millionen DM, zu dem noch Festlegungen der Vorjahre 1977 und 1978 von weiteren rd. 890 Millionen DM hinzutraten, so daß sich zugunsten der Bauvorhaben ein Verfügungsrahmen von rd. 4 000 Millionen DM ergab, der voll in Anspruch genommen wurde. Im Rahmen der vorläufigen Haushaltsführung konnte zu Beginn des Jahres bis zur Zuweisung der im Kapitel 1210 vorgesehenen Verpflichtungsermächtigungen des laufenden Haushaltsjahres (VE 1979) mit Hilfe der noch nicht ausgeschöpften Zuweisungen des vorangegangenen Haushaltsjahres eine störungsfreie Fortführung des Baugeschehens erreicht und sichergestellt werden.

Titelgruppe 02

Im Rahmen des Programms für Zukunftsinvestitionen (ZIP) standen insgesamt 1 100 Millionen DM VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

im Haushaltsjahr	1980	700 Millionen DM
	1981	300 Millionen DM
	1982	100 Millionen DM

Nach Abschluß des Haushaltsjahres 1979 – drittes Ablaufjahr für das ZIP – ergibt sich hinsichtlich der Programmerfüllung folgendes:

Gesamtsoll durch Projekte festgelegt:
rd. 2 849 Millionen DM

davon bisher vergeben:
rd. 1 756 Millionen DM (61,6 %)

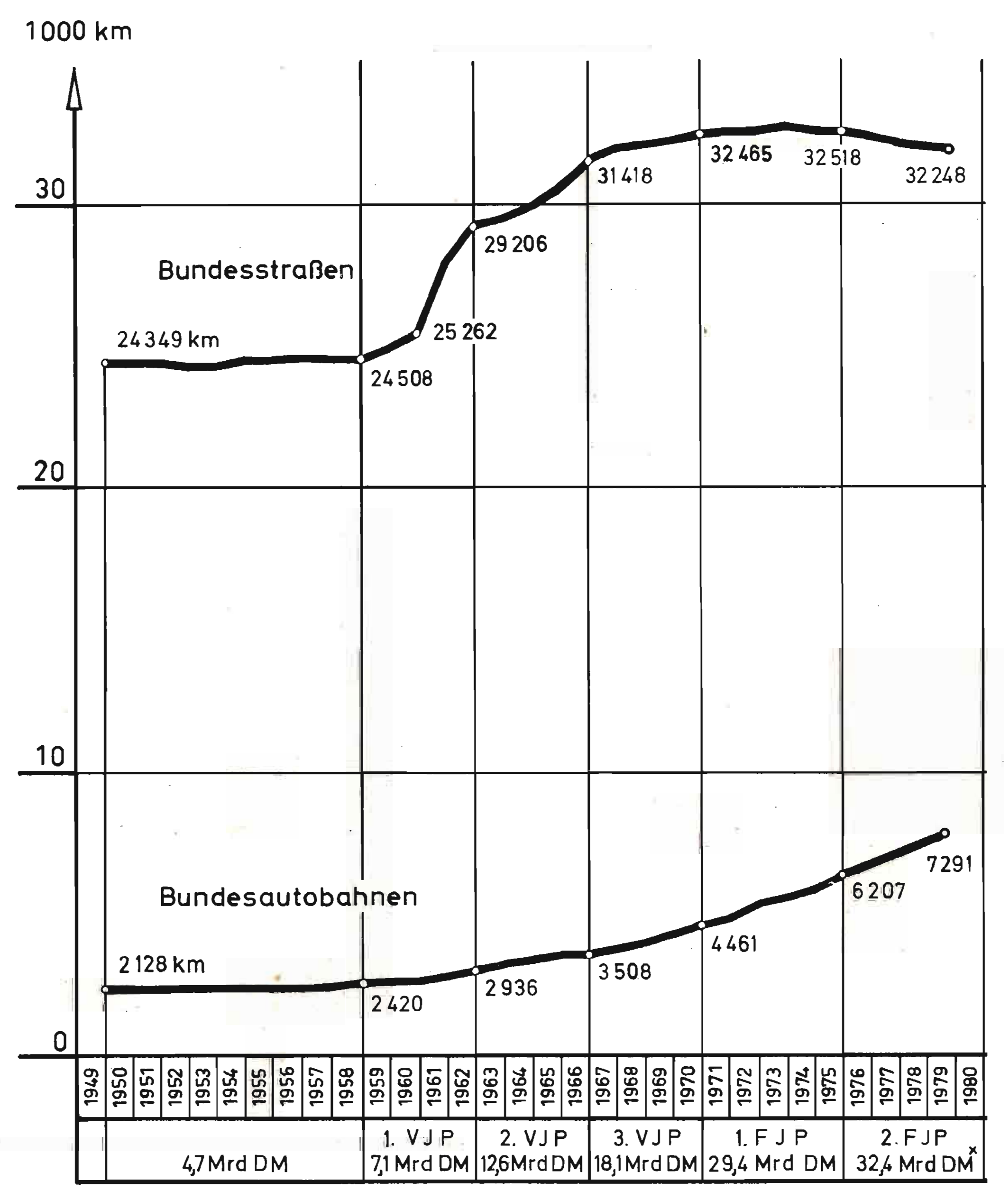
davon bisher verausgabt:
rd. 1 130 Millionen DM (39,7 %)

3.1.3 Bauaufträge

Zu Beginn des Haushaltsjahres 1979 lagen aus den Vorjahren Bindungen in Bauverträgen in Höhe von rd. 3 590 Millionen DM vor, davon 2 700 Millionen DM zu Lasten der Ausgabemittel 1979 und 890 Millionen DM zu Lasten von Verpflichtungsermächtigungen 1980 und 1981.

Im Haushaltsjahr 1979 wurden neue Bauaufträge in Höhe von rd. 5 590 Millionen DM erteilt, davon 2 100

Abbildung 2



VJP = Vierjahresplan, FJP = Fünfjahresplan

x Soll - 2. FJP + Zip (1,8 Mrd)

Millionen DM zu Lasten von Ausgabemitteln 1979 und 3 490 Millionen DM zu Lasten von Verpflichtungsermächtigungen 1980 bis 1982.

Dazu kommen Bauaufträge in Höhe von rd. 775 Millionen DM im Rahmen des ZIP zu Lasten von Ausgabemitteln und Verpflichtungsermächtigungen.

3.2 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfsgruppen

3.2.1 Neubau von Bundesautobahnen

Für den Neubau von Bundesautobahnen, einschließlich Hochbauten und Grunderwerb, wurden im Berichtsjahr 2 377,6 Millionen DM ausgegeben:

	Millionen DM	Millionen DM
Autobahnneubau		2 377,6
davon		
Neubau von Bundesautobahnen (Grundnetz)		
Baumittel (einschließlich Verstärkung im Rahmen des ZIP)	1 599,6	
Grunderwerb	147,8	
	1 747,4	
Neubau von Bundesautobahnen (Ergänzungsstrecken)		
Baumittel	513,4	
Grunderwerb	81,4	
	594,8	
Hochbauten	32,6	
Für Ersatzraumbeschaffung	2,8	

1979 wurde das Autobahnnetz durch Verkehrsfreigaben von rd. 237 km neuer Streckenteile von 6 963 km[1]) Länge auf 7 200 km[1]) vergrößert. Die als Anlage beigefügte Bauleistungskarte gibt einen Überblick über die Fertigstellungen im Berichtsjahr.

Von den im Berichtsjahr fertiggestellten Autobahn-Neubaustrecken sind folgende besonders hervorzuheben:

Nürnberg–Heilbronn (A 6)

Mit der Fertigstellung der insgesamt 58,6 km langen Teilstrecke zwischen Ansbach–West und Kupferzell kann die Autobahn Nürnberg–Heilbronn nunmehr auf einer Gesamtlänge von rd. 142 km durchgehend befahren werden.

Bei dieser neuen Straßenverbindung handelt es sich um eine Strecke von erheblicher nationaler und internationaler Bedeutung im Zuge der Europastraße E 12 (Paris–Prag).

Würzburg–Ulm–Füssen (A 7)

Mit Fertigstellung der beiden Streckenabschnitte Niederstotzingen bis Langenau (11,7 km) und Langenau bis Nersingen einschließlich Umbau des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen (7,3 km) mit Anbindung an die BAB Stuttgart–München (A 8) stehen jetzt 115 km Neubaustrecke zwischen Würzburg und Füssen durchgehend dem Verkehr zur Verfügung.

Wuppertal–Münster (A 43)

Durch Fertigstellung des 9,5 km langen Streckenabschnittes zwischen Recklinghausen (L 511n) und südlich Haltern (L 612) erhält die Stadt Marl einen direkten Autobahnanschluß. Der Streckenteil zwischen Marl-Nord und Nottuln von rd. 30 km Länge befindet sich in Bau und soll bis zum Jahre 1981 fertiggestellt werden.

Aachen–Düsseldorf (A 46)

Mit Fertigstellung der rd. 3,5 langen Verbindung zwischen den beiden Rheinufern bei Neuss–Vedesheim (B 9) und Düsseldorf–Flehe durch die Rheinbrücke Neuss–Düsseldorf ist ein erster wichtiger Schritt zur Schließung der Netzlücke im Zuge der A 46 zwischen Düsseldorf und der linksrheinischen Autobahn (A 57) vollzogen.

Berlin–Hamburg (A 11)

Abzweig Reinickendorf
Durch die Verkehrsfreigabe zwischen Autobahndreieck Charlottenburg und der provisorischen Anschlußstelle Wittestraße einschließlich eines Teiles des Autobahnkreuzes Reinickendorf ist nunmehr eine durchgehende Autobahnverbindung des industriereichen Berliner Nordens mit dem übrigen deutschen Autobahnnetz geschaffen. Durch Verkehrsverlagerungen aus Wohn- und Geschäftsgebieten wird die Umweltqualität in hohem Maße verbessert. Mittelpunkt dieses neuen Autobahnabschnittes von rd. 6 km Länge ist der ca. 1 km lange Tunnel unter dem Flughafen Tegel, welcher unter schwierigen Terminzwängen rechtzeitig fertiggestellt wurde. Der gesamte Abschnitt konnte etwa 1 Jahr früher als geplant unter Verkehr genommen werden.

Regensburg–Passau (A 3)

Westlich von Passau wurde ein 8,8 km langer Streckenabschnitt zwischen Passau/Nord und Passau/Süd für den Verkehr freigegeben. Über die damit erreichte Entlastung der städtischen Durchgangsstraßen von Passau hinaus bedeutet die Inbetriebnahme dieses Abschnittes der A 3 einen weiteren wichtigen Schritt beim Bau der durchgehenden Autobahnverbindung im Zuge der Europastraßen E 8/36/3/5 zwischen Den Haag (Holland) und Wien (Österreich).

Sonstige Abschnite

Erwähnenswert ist noch die Fertigstellung folgender Streckenabschnitte, die zur Verlängerung oder Ergänzung schon in Betrieb befindlicher Teile von wichtigen BAB-Strecken führte:

— Heinsberg–Wuppertal (A 46)
  Wanlo (A 61) bis Hückelhoven

— Nürnberg Pfreimd (A 6)
  Amberg/Kastl bis Amberg/Ost

— Regensburg–Weiden (A 93)
  Ponholz (B 15) bis Klardorf

[1]) ohne die 2bahnigen Bundesstraßen

Tabelle 2

Längenveränderungen*) an den Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1979

Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 31. Dez.	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 31. Dez.	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 31. Dez. (Spalte 2 + 4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3 + 5)
1	2	3	4	5	6	7
1949	2 128,0	—	24 349,4	—	26 477,4	—
1950	2 128,0	—	24 327,4	− 22,0	26 455,4	− 22,0
1951	2 128,0	—	24 327,4	—	26 455,4	—
1952	2 131,3	+ 3,3	24 250,4	− 77,0	26 381,7	− 73,7
1953	2 163,0	+ 31,7	24 267,7	+ 17,3	26 430,7	+ 49,0
1954	2 186,6	+ 23,6	24 474,1	+ 206,4	26 660,7	+ 230,0
1955	2 186,6	—	24 553,5	+ 79,4	26 740,1	+ 79,4
1956	2 261,0	+ 74,4	24 481,8	− 71,7	26 742,8	+ 2,7
1957	2 272,2	+ 11,2	24 480,2	− 1,6	26 752,4	+ 9,6
1958	2 420,0	+147,8	24 508,3	+ 28,1	26 928,3	+ 175,9
1959 [1])	2 551,2	+131,2	24 950,9	+ 442,6	27 502,1	+ 573,8
1960	2 670,6	+119,4	25 262,2	+ 311,3	27 932,8	+ 430,7
1961	2 830,4	+159,8	28 014,3	+2 752,1	30 844,7	+2 911,9
1962	2 935,8	+105,4	29 206,1	+1 191,8	32 141,9	+1 297,2
1963	3 076,9	+141,1	29 586,4	+ 380,3	32 663,3	+ 521,4
1964	3 204,3	+127,4	29 906,9	+ 320,5	33 111,2	+ 447,9
1965	3 371,5	+167,2	30 516,1	+ 609,2	33 887,6	+ 776,4
1966	3 508,4	+136,9	31 418,4	+ 902,3	34 926,8	+1 039,2
1967	3 616,6	+108,2	31 986,8	+ 568,4	35 603,4	+ 676,6
1968	3 966,6	+350,0	32 047,7	+ 60,9	36 014,3	+ 410,9
1969	4 110,3	+143,7	32 205,0	+ 157,3	36 315,3	+ 301,0
1970	4 460,6	+350,3	32 465,3	+ 260,3	36 925,9	+ 610,6
1971	4 827,8	+367,2	32 590,4	+ 125,1	37 418,2	+ 492,3
1972	5 258,3	+430,5	32 696,0	+ 105,6	37 954,3	+ 536,1
1973	5 481,0	+222,7	32 703,0	+ 7,0	38 184,0	+ 229,7
1974	5 741,8	+260,8	32 594,0	− 109,0	38 335,8	+ 151,8
1975	6 207,0	+465,2	32 518,0	− 76,0	38 725,0	+ 389,2
1976	6 434,5	+227,5	32 460,0	− 58,0	38 894,5	+ 169,5
1977	6 711,0	+276,5	32 292,0	− 168,0	39 003,0	+ 108,5
1978	7 029,0	+318,0	32 252,0	− 40,0	39 281,0	+ 278,0
1979	7 291,0	+262,0	32 248,0	− 4,0	39 539,0	+ 258,0

[1]) ab 1959 einschließlich Saarland
*) Entstanden durch Neubau und Umstufungen

— Weiden–Hof (A 93)
  Altenstadt bis Windischeschenbach

— Wilhelmshaven–Cloppenburg (A 29)
  Wilhelmshaven-Nord bis Wilhelmshaven (B 210)

— Wetzlar–Gießen (A 48)
  Nordkreuz Gießen (A 485) bis
  Autobahnkreuz Reiskirchen (A 5)

— Saarbrücken–Karlsruhe (A 8)
  Zweibrücken bis Walshausen

— Ludwigshafen–Karlsruhe (A 65)
  Umgehung Neustadt

Berlin (West)

Die Bautätigkeit in Berlin konzentrierte sich auf die wichtigsten Maßnahmen im Berliner Fernstraßennetz:

A 10 BAB Ring Berlin

A 11 Berlin–Hamburg (innerhalb von Berlin/West)

A 13 BAB Südost.

Gegenüber Ende 1978 hat sich die Länge der in Bau befindlichen Streckenabschnitte von rd. 1 000 km auf 875 km reduziert.

Im Jahre 1980 werden voraussichtlich etwa 160 km (davon ca. 13 km 2. Fahrbahnen) fertiggestellt.

3.2.2 Aus- und Neubau von Bundesstraßen

Für den Aus- und Neubau von Bundesstraßen wurden im Jahre 1979 insgesamt 2 170,4 Millionen DM ausgegeben.

Die Ausgaben gliedern sich wie folgt:

	Millionen DM	Millionen DM
Aus- und Neubau von Bundesstraßen		2 170,4
Erneuerung (u. a. einfacher Deckenausbau)	477,8	
Größerer Ausbau bis zu 2,5 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall	396,4	
Größerer Ausbau über 2,5 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall (einschließlich Verstärkungen im Rahmen des ZIP)	424,8	
Neubau	646,8	
Hochbauten	20,6	
	1966,4	
Grunderwerb und Ersatzraumbeschaffung	204,0	

Mit diesen Mitteln wurden zahlreiche Bundesstraßen neu- bzw. ausgebaut. Nachfolgend sind besonders bedeutsame Einzelvorhaben sowie die Bauleistungen in den Ländern skizziert.

Baden-Württemberg

In Baden-Württemberg wurden 1979 in den Vorjahren begonnene Bauvorhaben – darunter Maßnahmen im Zuge der B 10, B 14, B 27 und B 29 im Großraum Stuttgart, B 36 bei Karlsruhe, B 30 bei Ulm und bei Biberach – zügig weitergeführt. Dem Verkehr wurden rd. 49 km mit einem Gesamtkostenaufwand von rd. 565 Millionen DM übergeben. Von besonderer Bedeutung sind dabei:

B 10 Neubau des Plochinger Dreiecks
B 14 Verlegung bei Stuttgart/Vaihingen
B 14 Verlegung zwischen Waiblingen und Winnenden
B 27 Neubau zwischen Echterdingen und Aich
B 28 Verlegung bei Tübingen (Schloßbergtunnel)
B 29 Verlegung zwischen Urbach und Plüderhausen
B 518 Neubau einer Rheinbrücke bei Säckingen
B 532 Neubau einer Rheinbrücke bei Weil am Rhein

Bayern

In Bayern wurden 1979 Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen mit einer Gesamtlänge von rd. 138 km – davon rd. 30 km vierstreifig – dem Verkehr übergeben. Besonders wichtige Neubaustrecken:

B 12 Neubau von Altdorf bis Kaufbeuren
B 17n Neubau von Augsburg bis Oberottmarshausen – Teilstrecke –
B 4/173 Verlegung bei Breitengüßbach
B 20 Verlegung von Freilassing bis Laufen
B 85 Verlegung bei Schwandorf
B 289 Verlegung bei Kulmbach – Teilstrecke –
B 471 Verlegung südlich Dachau

Ende 1979 waren weitere 207 km Bundesstraßen im Bau.

Bremen und Hamburg

In Bremen und Hamburg ist der Straßenbau hauptsächlich auf die Entlastung und punktuelle Verbesserung des vorhandenen Straßennetzes ausgerichtet.

Hessen

In Hessen wurden rd. 42 km Bundesstraße fertiggestellt. Besonders wichtige Neubaustrecken waren u. a.:

B 7 Neubau zwischen Kassel und Helsa
B 27 Verlegung zwischen Fulda/Bronnzell und Eichenzell/Löschenrod
B 254 Verlegung bei Homberg/Efze
B 429 Neubau der Südtangente Gießen
B 458 Verlegung zwischen Friesenhausen und Dietges
B 521 Verlegung bei Niederdorfelden

Niedersachsen

Im Lande Niedersachsen wurden rd. 37 km Bundesstraßen fertiggestellt. Davon sind rd. 13 km 4streifig. Besonders erwähnenswert sind:

B 65 Ortsumgehung Stadthagen
B 68 Ortsumgehung Bramsche
B 213 Ortsumgehung Cloppenburg
B 241 Verlegung Lasfelde – Osterode (Butterbergtunnel)

Nordrhein-Westfalen

In Nordrhein-Westfalen wurden rd. 22 km neue 2- bzw. 4streifige Bundesstraßen mit einem Kostenaufwand von rd. 190 Millionen DM fertiggestellt. An größeren Neubaustrecken sind zu erwähnen:

B 54	Neubau zwischen Steinfurt und Nordwalde
B 224n	Umgehung Velbert
B 230	Verlegung bei Glehn – Grefrath
B 504	Verlegung bei Frasselt.

Für Lärmschutzanlagen an bestehenden Bundesfernstraßen wurden rd. 7,5 Millionen DM ausgegeben.

Rheinland-Pfalz

In Rheinland-Pfalz wurden 1979 die laufenden Bauvorhaben – darunter Maßnahmen im Zuge der Bundesstraßen 9, 10, 270, 42 im Raum Koblenz/Lahnstein und B 41 im Raum Idar-Oberstein/Birkenfeld – zügig weitergeführt. Dem Verkehr wurden rd. 18 km Bundesstraßen mit einem Kostenaufwand von rd. 265 Millionen DM übergeben.

Von besonderer Bedeutung sind dabei:

B 42	Verlegung zwischen Lahnstein und Braubach
B 256/258	Verlegung bei Mayen
B 270	Verlegung bei Schopp

Saarland

Die Bauarbeiten an den Verlegungen der B 51 bei Merzig, der B 41 bei Neunkirchen und zwischen St. Wendel und der A 62, sowie der B 423 bei Homburg wurden zügig weitergeführt.

Die 7 km lange Verlegung der B 268 bei Losheim wurde fertiggestellt.

Schleswig-Holstein

In Schleswig-Holstein konnten rd. 6 km neue Bundesstraßen für den Verkehr freigegeben werden. Rund 4 km hiervon sind 4streifig. Von besonderer Bedeutung sind die Verlegung der B 76 bei Plön und die Verlegung der B 77 bei Jevenstedt.

3.2.3 Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahn-Betriebsstrecken

1975 wurde für die älteren Autobahnbetriebsstrecken ein Langzeitprogramm aufgestellt, das sicherstellen soll, bestimmte hochbelastete Strecken durch Erneuerung und Modernisierung so schnell wie möglich dem Verkehrsaufkommen sowie dem Ausbaustandard der BAB-Neubaustrecken anzupassen.

Mit den Querschnittserweiterungen für zusätzliche Fahrstreifen und Standstreifen sind im allgemeinen auch Erweiterungen an Anschlußstellen, Knotenpunkten sowie an Tank- und Rastanlagen einschließlich des Baues neuer Sanitäranlagen verbunden. Falls erforderlich, werden Schallschutz- und Landschaftsschutzmaßnahmen mit einbezogen.

Erste Erfolge in diesem Programm zeichnen sich ab. Die Fertigstellung der Bauarbeiten zum 6streifigen Ausbau der 64,1 km langen Strecke Hamburg–Lübeck (A 1) ist 1982 zu erwarten.

Die Strecke Köln – Frankfurt (A 3) mit einer Gesamtlänge von 170,7 km ist mit Ausnahme des Streckenabschnittes zwischen Siegburg/Troisdorf und dem Siebengebirge von rund 10 km Länge durchgehend 6streifig befahrbar. Mit der Fertigstellung dieses letzten Abschnittes ist 1982 zu rechnen.

Weiterhin sind auf den Ausbauabschnitten der Strecke Hannover – Frankfurt – Karlsruhe (A 7/A 48/A 5) die Arbeiten so fortgeschritten, daß bereits Ende 1979 auf den Abschnitten

— zwischen Kreuz Kassel und Dreieck Hattenbach (rund 59 km Länge; voraussichtliche Fertigstellung 1983),
— zwischen Dreieck Gambach und Darmstadt (rund 72 km Länge; Fertigstellung 1978) und
— zwischen Kreuz Walldorf und Dreieck Karlsruhe (rund 38 km Länge; voraussichtliche Fertigstellung 1982)

also auf den Ausbauabschnitten von rund 169 km Länge bereits insgesamt rund 145 km 6- bzw. 8streifig zur Verfügung stehen.

Auf der Hauptstrecke des Nord-Süd-Ferienreiseverkehrs Erlangen – Nürnberg – München – Autobahndreieck Inntal (A 3/A 9/A 99/A 8) stehen bereits seit Ende 1979 6streifige Abschnitte in einer Gesamtlänge von rund 132 km zur Verfügung. Nach derzeitiger Baudisposition ist die Fertigstellung der rund 250 km langen 6streifigen Gesamtstrecke zwischen dem Kreuz Erlangen und dem Dreieck Inntal bis Ende 1982 vorgesehen.

Eine Erweiterung auf 3 Fahrstreifen je Richtung ist außerdem auf nachstehenden Strecken bzw. Teilstrecken vorgesehen, auf denen die Bauarbeiten zügig weitergeführt wurden:

— BAB Hannover – Oberhausen, Teilstrecken AK Hannover/Ost – AS Wunstorf/Luthe und AK Kamen – AK Oberhausen
— BAB Heilbronn – Stuttgart
— BAB Karlsruhe – München, Teilstrecke AD Stuttgart/Leonberg – AS Mühlhausen
— BAB Köln – Kamen
— BAB Oberhausen – Köln
— BAB Nordwestring Köln.

Die Karte 1 „Langzeitprogramm zur Erneuerung und Modernisierung der Bundesautobahnbetriebsstrekken" gibt einen Überblick über das Gesamtprogramm mit Aussage über Fertigstellungsleistungen im Berichtsjahr.

	Millionen DM	Millionen DM
Im Haushalt 1979 wurden für Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahn-Betriebsstrecken insgesamt aufgewandt:		1 144,8
davon für		
— Erneuerung einschließlich Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen (Langzeitprogramm) Baumittel	612,0	
hierzu an Grunderwerb	24,4	

und außerdem für		
— Erneuerung (u. a. einfacher Deckenausbau)	272,9	
— Größerer Ausbau bis zu 3,0 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall	25,7	
— Größerer Ausbau über 3,0 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall (einschließlich Verstärkungen im Rahmen des ZIP)	183,0	
hierzu an Grunderwerb	5,2	
— Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen sowie Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen	21,6	
Es wurden insgesamt fertiggestellt (Länge bezogen auf Richtungsfahrbahnen):	km	km 173,0
davon entfielen auf		
— Grunderneuerung mit Anbau von Standstreifen	11,2	
— Grunderneuerung mit überbreiten Standstreifen	10,9	
— Anbau von Standstreifen	8,9	
— Anbau von 3. Fahrstreifen (Zusatzfahrstreifen) ohne Standstreifen	6,9	
— Erweiterung auf 3. bzw. 4. Fahrstreifen einschließlich Standstreifen (soweit erforderlich grunderneuert)	135,1	

3.2.4 Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

Der Bestand der Brücken an Bundesfernstraßen hat sich im Berichtsjahr um rund 700 neue Bauwerke erhöht, so daß ein Gesamtbestand von rund 26 400 Brücken erreicht ist.

Die Gesamtlänge aller Brücken an Bundesautobahnen und Bundesstraßen beträgt ca. 900 km. Die Gesamtfläche aller Brücken — gemessen zwischen den Geländern und Auflagern — beträgt 16,6 Millionen m^2.

Die Ausgaben für Kunstbauwerke (Brücken, Tunnel, Stützmauern) haben im Bundeshaushaltsplan keinen besonderen Titel. Der Anteil an den reinen Bauausgaben richtet sich nach der Geländestruktur und der Besiedlungsdichte. So wurden z. B. beim Neubau der A 6 Heilbronn – Nürnberg für die 153 km lange Strecke 244 Millionen DM, das sind 33 % der Gesamtkosten aufgewendet.

Im Mittel betragen sie über 30 % der Bauausgaben (ohne Grunderwerb) einer Strecke. Das sind im Berichtsjahr rund 1 400 Millionen DM.

Die Bestrebungen durch gezielte Forschungsaufträge auf dem Gebiete des Brücken- und Ingenieurbaues rationelle und optimale Brückenkonstruktionen und eine Vereinheitlichung der Konstruktionsgrundlagen zu erzielen, wurden fortgesetzt.

Besondere Beachtung fand im Berichtsjahr die Zunahme des Schwerlastverkehrs sowie dessen Folgen und Auswirkungen auf den Zustand der Brücken. Es wird deshalb künftig für Überführungen über Bundesfernstraßen nur noch die Brückenklasse 60 nach DIN 1072 angewendet.

Fertigstellung

Folgende bemerkenswerte Bauwerke wurden im Jahre 1979 fertiggestellt:

- Kochertalbrücke bei Geislingen im Zuge der A 6 Weinsberg – Nürnberg mit einer Länge von rund 1 170 m und einer Höhe von 185 m über der Talsohle. Sie ist die höchste deutsche Brücke, Baukosten 70,2 Millionen DM;
- die Jagsttalbrücke bei Wollmershausen und die Gronachtalbrücke im Zuge der A 6 Weinsberg – Nürnberg, Baukosten 26 Millionen DM;
- die Rheinbrücke Düsseldorf-Flehe als Schrägseilbrücke mit einem Betonpylon im Zuge der A 46 Rheydt – Düsseldorf, Baukosten 100 Millionen DM;
- die Rheinbrücke bei Weil im Zuge der B 532 mit einer Länge von 289 m als Grenzbrücke nach Frankreich, Baukosten 7 Millionen DM;
- die Hangbrücke und Siegbrücke im Zuge der B 62 Hüttentalstraße mit einer Länge von 318 m, Baukosten 10 Millionen DM;
- die Hochstraße über den Bahnhof Trier-Ehrang im Zuge der B 52 mit einer Länge von 459 m, Baukosten 9 Millionen DM;
- die Mangfallbrücke Weyern im Zuge der A 8 mit einer Länge von 305 m, Baukosten 9 Millionen DM.

Fortführung

Die Arbeiten an einer Vielzahl von Großbrücken, darunter Strom- bzw. Flußbrücken über den Rhein (1), Weser (1), Donau (3), Main (4), Inn (1), Fulda (1) und Neckar (1), wurden fortgeführt.

Hervorzuheben sind hierbei folgende Bauwerke:

- Innbrücke Suben im Zuge der A 3 als Grenzbrücke nach Österreich mit einer Länge von 674 m, Baukosten 32,1 Millionen DM;
- Rottachtalbrücke im Zuge der A 7 Ulm – Füssen mit einer Länge von 723 m, Baukosten 21,7 Millionen DM;
- Fuldabrücke im Zuge der A 49 südlich Kassel mit einer Länge von 318 m, Baukosten 11,5 Millionen DM;
- Mainbrücke Rüsselsheim (2. Bauabschnitt) mit einer Länge von rund 400 m, Baukosten 10,5 Millionen DM;
- Sulzbachviadukt im Zuge der A 8 mit einer Länge von 365 m, Baukosten 11,5 Millionen DM;
- Maintalbrücke Steinheimerbogen im Zuge der B 43 mit einer Länge von 709 m, Baukosten 23 Millionen DM;
- Quartbachtalbrücke im Zuge der A 1 Köln – Trier mit einer Länge von 800 m, Baukosten 23,4 Millionen DM;

— Lumdatalbrücke im Zuge der A 485 Cölbe – Gießen mit einer Länge von 400 m, Baukosten 10 Millionen DM;

— Tunnel Blaubeuren im Zuge der B 28, Baukosten 7 Millionen DM.

Beginn

Im Jahre 1979 wurden rund 60 größere Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen begonnen. Zu den interessantesten Bauwerken gehören:

— Hochbrücke Brunsbüttel im Zuge der B 5 Brunsbüttel – Wilster mit einer Länge von 1 118 m, Baukosten 114 Millionen DM;

— Trogbauwerk Heidbergstift in Spundwandbauweise im Zuge der B 74 in Bremen mit einer Länge von 702 m, Baukosten 24,6 Millionen DM;

— Neckarbrücke Wendlingen im Zuge der A 8 München – Karlsruhe mit einer Länge von 142 m, Baukosten 11 Millionen DM;

— Hochstraße Hannoversche-Straße im Zuge der B 4 in Hamburg mit einer Länge von 1 070 m, Baukosten 57,3 Millionen DM;

— Weserbrücke Nienburg im Zuge der A 35 Hannover – Bremen mit einer Länge von 253 m, Baukosten 12 Millionen DM;

— Wiesetalbrücke im Zuge der A 98 Basel – Singen mit einer Länge von 1 160 m, Baukosten 39,1 Millionen DM;

— Lärmschutztunnel Birth im Zuge der A 44 Düsseldorf – Bochum mit einer Länge von 807 m, Baukosten 32,1 Millionen DM.

In Vorbereitung

Weitere 300 Brückenbauwerke mit einer Bausumme von insgesamt 1,0 Mrd. DM befinden sich im Berichtsjahr in der Planung und werden in Kürze ausgeschrieben bzw. vergeben.

Von den Bauwerken, die in nächster Zeit begonnen werden, sind besonders hervorzuheben:

— Lärmschutztunnel und Grundwasserwanne im Zuge der A 46 bei Düsseldorf im Bereich des Universitätsgeländes mit einer Länge von 1 417,5 m;

— Ahr-Brücke und Brücke über die DB im Zuge der Querspange A 573/A 571 Bad Neuenahr-Ahrweiler mit einer Länge von 364 m;

— Lärmschutzbauwerk im Zuge der B 42 in Bonn-Oberkassel mit einer Länge von 600 m;

— Abbruch und Neubau des Kreuzungsbauwerkes Schmargendorf im Zuge der A 10 im BAB-Ring Berlin mit einer Länge von 708 m;

— Nahe-Überbauung in Idar-Oberstein im Zuge der B 41 mit einer Länge von 1 860 m;

— Verlegung der B 6 in Bremen im Nordwestknoten durch Brückenbauwerke mit einer Länge von über 1 000 m.

Die im Jahre 1979 fertiggestellten und die Ende 1979 in Bau befindlichen Großbauwerke sind in der Karte 2 „Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen" dargestellt und im Anhang unter 6.3 näher erläutert.

3.2.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen

Für Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen sind im Jahre 1979 aufgewandt	Millionen DM
worden:	786,6
davon für	
BAB	355,5
BStr	431,1

Die für die Beschaffung von Fahrzeugen und Geräten benötigten Mittel sind in diesen Beträgen enthalten.

Die lange Dauer der Winterperiode 1978/79 erforderte einen gegenüber den vorhergegangenen Wintern erhöhten Kostenaufwand für den Winterdienst:

für Bundesautobahnen
67,5 Millionen DM (= 7 713 DM/km)

für Bundesstraßen
88,0 Millionen DM (= 2 879 DM/km).

Die den Auftragsverwaltungen der Länder zur Verfügung gestellten Unterhaltungssätze wurden zur Anpassung an die gestiegenen Lohn- und Materialkosten gegenüber 1978 geringfügig angehoben (s. Tabelle 3).

Tabelle 3

Unterhaltung für Bundesfernstraßen

Bezeichnung	DM je km	
	alter Satz 1978	neuer Satz 1979
Bundesautobahnen		
4streifig	33 500	33 800
5streifig	40 000	40 600
6streifig	45 800	45 800
8streifig	59 100	59 200
Auf- und Abfahrtsarme	11 300	12 200
Bundesstraßen		
2streifig	11 500	12 200
3streifig	25 000	25 500
4streifig	31 000	31 500
Auf- und Abfahrtsarme	11 200	12 200

4. Weitere Leistungen im Jahre 1979

4.1 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

4.1.1 Beseitigung und Ausschaltung von Bahnübergängen

Im Jahre 1979 wurden im Zuge von Bundesstraßen 12 Bahnübergänge durch Bauwerke beseitigt und 15 Bahnübergänge durch Straßenverlegungen ausgeschaltet. Somit sind von 1949 bis 1979 insgesamt 369 beseitigt und 249 ausgeschaltet worden.

4.1.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahre 1979 sind für Fernmeldeeinrichtungen der Bundesfernstraßen insgesamt 45 Millionen DM aufgewendet worden. Damit wurden

- 288 km neue Bundesautobahnen mit Streckenfernmeldekabeln und Notrufsäulen ausgestattet, so daß nunmehr 6 920 km Bundesautobahnen mit diesen Einrichtungen versehen sind;
- in 32 Autobahnmeistereien die Handvermittlungen durch Selbstwählanlagen ersetzt;
- in 19 Autobahnmeistereibezirken Maßnahmen zur Verbesserung der Notruftechnik und der Funkversorgung der Pannenhilfedienste durchgeführt;
- im Land Bayern ein Landeswählknoten von einer Liegenschaft der DB in eine bundeseigene Liegenschaft der Straßenbauverwaltung verlegt und ein Bezirkswählknoten für den Bereich der Autobahndirektion Südbayern eingerichtet.

Außerdem wurde der Autobahnmeisterei Ludwigsburg eine für den Bereich des Landes Baden-Württemberg zuständige Fernmeldemeisterei angegliedert.

4.1.3. Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen

Im Jahre 1979 wurde am Autobahnkreuz Koblenz eine weitere „Autobahnweiche" eingerichtet, die im Bedarfsfall den aus südlicher und westlicher Richtung kommenden Verkehr über die Bundesautobahn A 48 zur BAB A 3 führt, wenn auf der BAB A 61 nördlich des Autobahnkreuzes Koblenz mit kritischen Verkehrssituationen zu rechnen ist.

Außerdem wurde am Autobahnkreuz Köln-West eine Fahrstreifenzuteilungsanlage mit Dauerlichtzeichen und ergänzenden Wechselverkehrszeichen installiert. Sie trägt zu einer besseren, den Verkehrsstärken der zusammenfließenden Ströme besser angepaßten Verkehrsführung bei.

An der BAB A 8 im Bereich des Irschenberges sorgt eine 1979 in Betrieb genommene Stauwarnanlage mit StVO-konformen Matrixzeichen für einen Rückgang der durch Stau hervorgerufenen Unfallgefahr.

Die an anderen Stellen des BAB-Netzes bestehenden Versuchsanlagen zur Verkehrsbeeinflussung (z. B. das Versuchsfeld Rhein-Main, die Stauwarnanlage Aichelberg und die Autobahnweiche Dernbach) haben sich auch im Berichtsjahr bewährt.

4.1.4 Schutzzäune an Bundesautobahnen gegen wildlebende Tiere

Im Berichtsjahr wurden 404 km Schutzzäune an 215 km Bundesautobahnen errichtet. Damit hat sich die Gesamtlänge der Schutzzäune an Bundesautobahnen auf 2 043 km, die Gesamtlänge der mit Schutzzäunen – meist beiderseits – ausgestatteten Bundesautobahnstrecken von 980 km auf 1 195 km erhöht.

4.2 Verbesserung der Verkehrsbedienung

4.2.1 Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen

Um nicht die Autobahn unter Zeitverlust verlassen zu müssen, ist der Verkehrsteilnehmer auf besondere Versorgungseinrichtungen an den Bundesautobahnen angewiesen. Hierzu zählen nicht nur Raststätten und Tankstellen, sondern auch Motels, Kioske mit WC (KWC-Anlagen) sowie an den BAB-Grenzübergängen außerdem noch Wechselstuben, Speditionsbüros und Touristikinformationsstände.

Diese Versorgungseinrichtungen (Autobahnnebenbetriebe) sind Bestandteile der Bundesautobahnen. Den Bau der Nebenbetriebe hat sich der Bund vorbehalten, ihre Finanzierung und Bewirtschaftung ist der bundeseigenen Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN) übertragen.

Der Bundesminister für Verkehr und die Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH waren auch 1979 mit Erfolg bemüht, das Angebot an Serviceleistungen an den Bundesautobahnen weiter zu verbessern. So wurden im Berichtszeitraum sechs Tankstellen und eine Raststätte fertiggestellt und in Betrieb genommen. Damit standen Ende 1979 insgesamt zur Verfügung:

261 Tankstellen, davon 92 mit Verkaufskiosken
165 Raststätten
56 Motels
52 Kioske mit WC (KWC)
58 Sonstige Betriebe, wie Campingplätze, Wechselstuben, Speditionsbüros, Lotsendienste, Touristikinformationsstände usw.

In das Bauprogramm 1979 für Um- und Erweiterungsbauten und Unterhaltungsmaßnahmen an den Autobahnnebenbetrieben sind, wie in den Vorjahren, vor allem Maßnahmen zur Modernisierung bzw. Kapazitätserweiterung und Maßnahmen zur Verbesserung der betrieblichen Abläufe und der Arbeitsbedingungen aufgenommen worden. Gleichzeitig wurden im Rahmen eines Sonderprogramms Nebenbetriebe mit Behinderten-WC's ausgestattet. Das gesamte Bauvolumen betrug 116,3 Millionen DM.

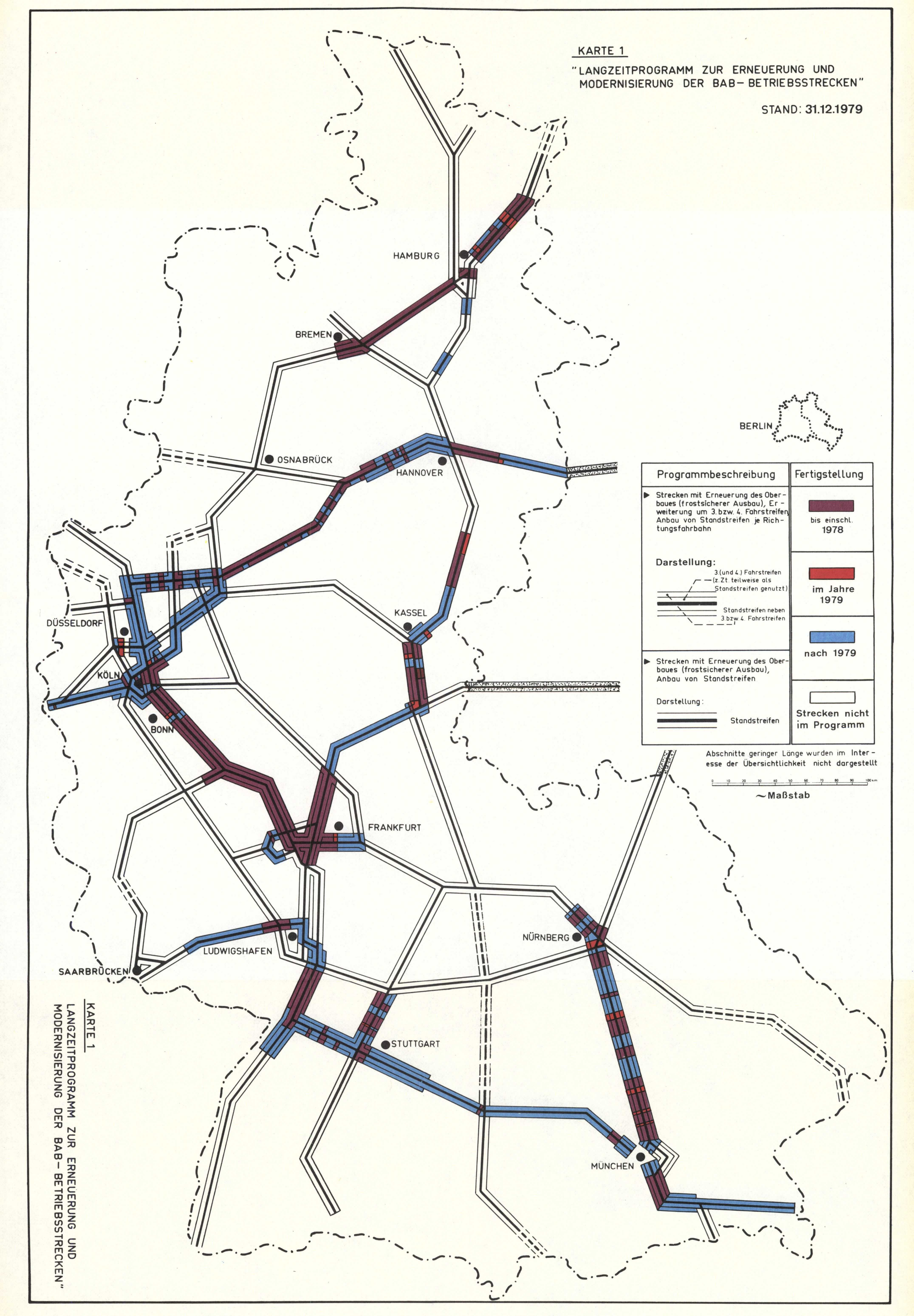
Zur Verbesserung der Ausstattung der Bundesautobahnen mit sanitären Einrichtungen sind im Berichtszeitraum 35 weitere PWC-Anlagen („Parkplatz-WC") auf unbewirtschafteten Autobahnrastplätzen errichtet worden. Damit standen Ende 1979 den Verkehrsteilnehmern neben den sanitären Einrichtungen in vorhandenen Autobahnnebenbetrieben insgesamt 90 PWC-Anlagen zur Verfügung.

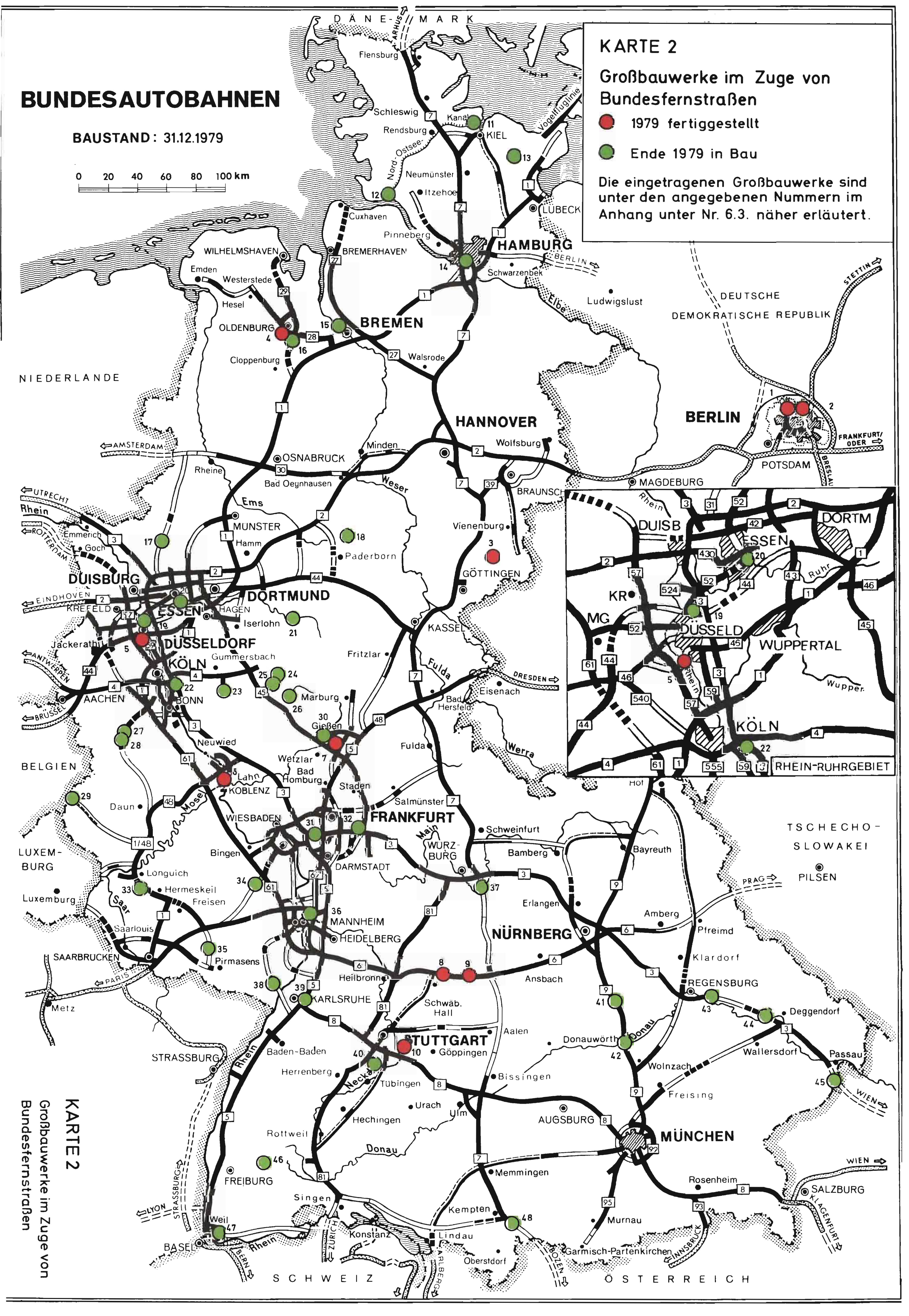
Gemeinsam mit den Straßenbauverwaltungen der Länder und der GfN wurden 1979 folgende Bestimmungen erarbeitet und eingeführt:

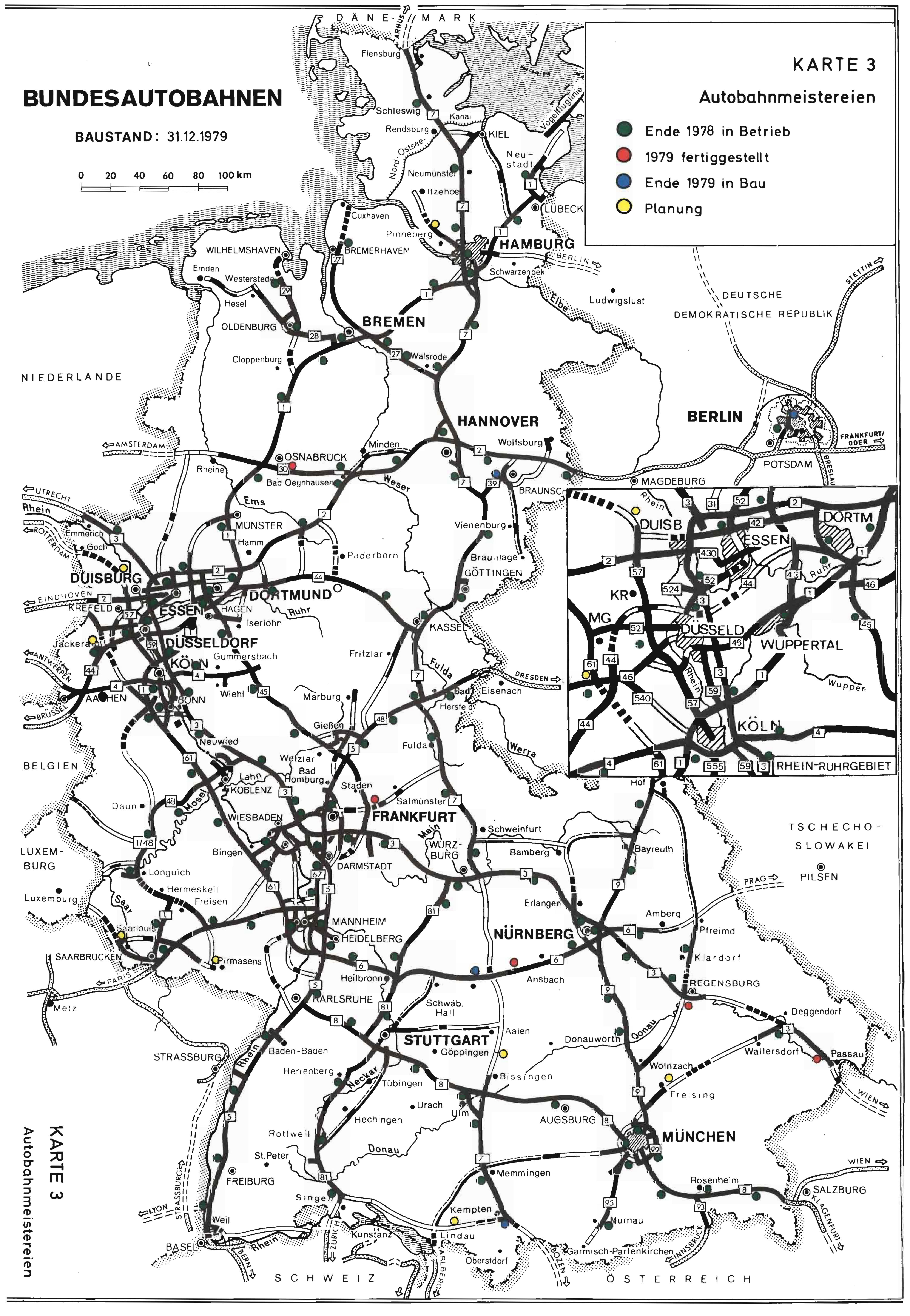
- Hinweise für Planung und Bau von PWC-Anlagen.
- Merkblatt zur Vermeidung von Ölschäden bei Autobahntankstellen.
- Richtlinien für die Durchführung von Baumaßnahmen an Nebenbetrieben der Bundesautobahnen – Ausgabe 1979 – (RBauN 79).

4.2.2 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien

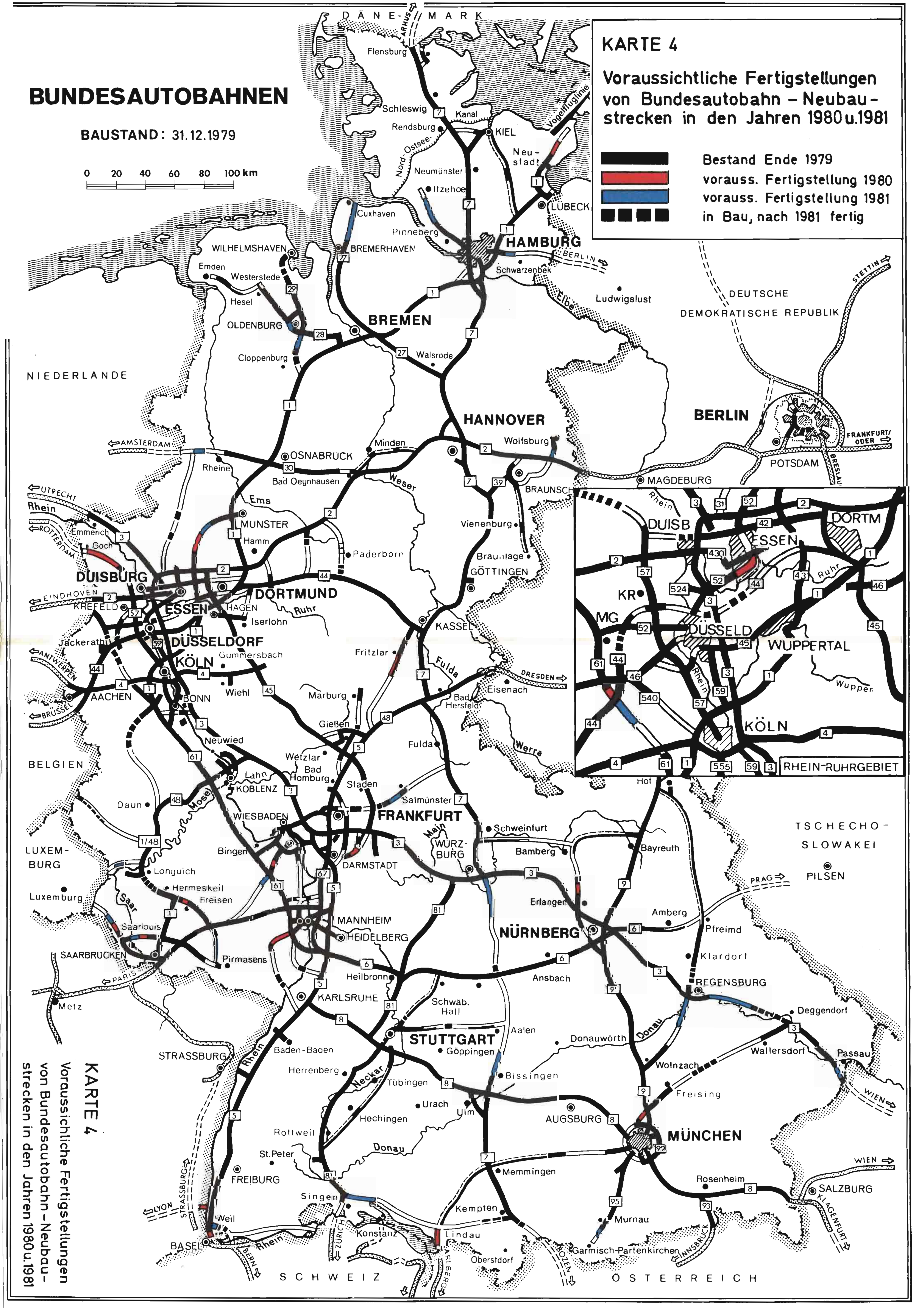
Im Jahre 1979 wurden fünf Autobahnmeistereien fertiggestellt und in Betrieb genommen, so daß für die Betreuung des rd. 7 400 km langen Streckennetzes zum Jahresende 133 Autobahnmeistereien zur Verfügung


KARTE 1
"LANGZEITPROGRAMM ZUR ERNEUERUNG UND MODERNISIERUNG DER BAB-BETRIEBSSTRECKEN"
STAND: 31.12.1979
HAMBURG
BREMEN
BERLIN
OSNABRÜCK
HANNOVER
KASSEL
DÜSSELDORF
KÖLN
BONN
FRANKFURT
NÜRNBERG
LUDWIGSHAFEN
SAARBRÜCKEN
STUTTGART
MÜNCHEN
Programmbeschreibung
Fertigstellung
Strecken mit Erneuerung des Oberbaues (frostsicherer Ausbau), Erweiterung um 3. bzw. 4. Fahrstreifen, Anbau von Standstreifen je Richtungsfahrbahn
Darstellung:
3.(und 4.) Fahrstreifen (z. Zt. teilweise als Standstreifen genutzt)
Standstreifen neben 3. bzw. 4. Fahrstreifen
bis einschl. 1978
im Jahre 1979
nach 1979
Strecken mit Erneuerung des Oberbaues (frostsicherer Ausbau), Anbau von Standstreifen
Darstellung:
Standstreifen
Strecken nicht im Programm
Abschnitte geringer Länge wurden im Interesse der Übersichtlichkeit nicht dargestellt
0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 km
~Maßstab
KARTE 1
LANGZEITPROGRAMM ZUR ERNEUERUNG UND MODERNISIERUNG DER BAB-BETRIEBSSTRECKEN"

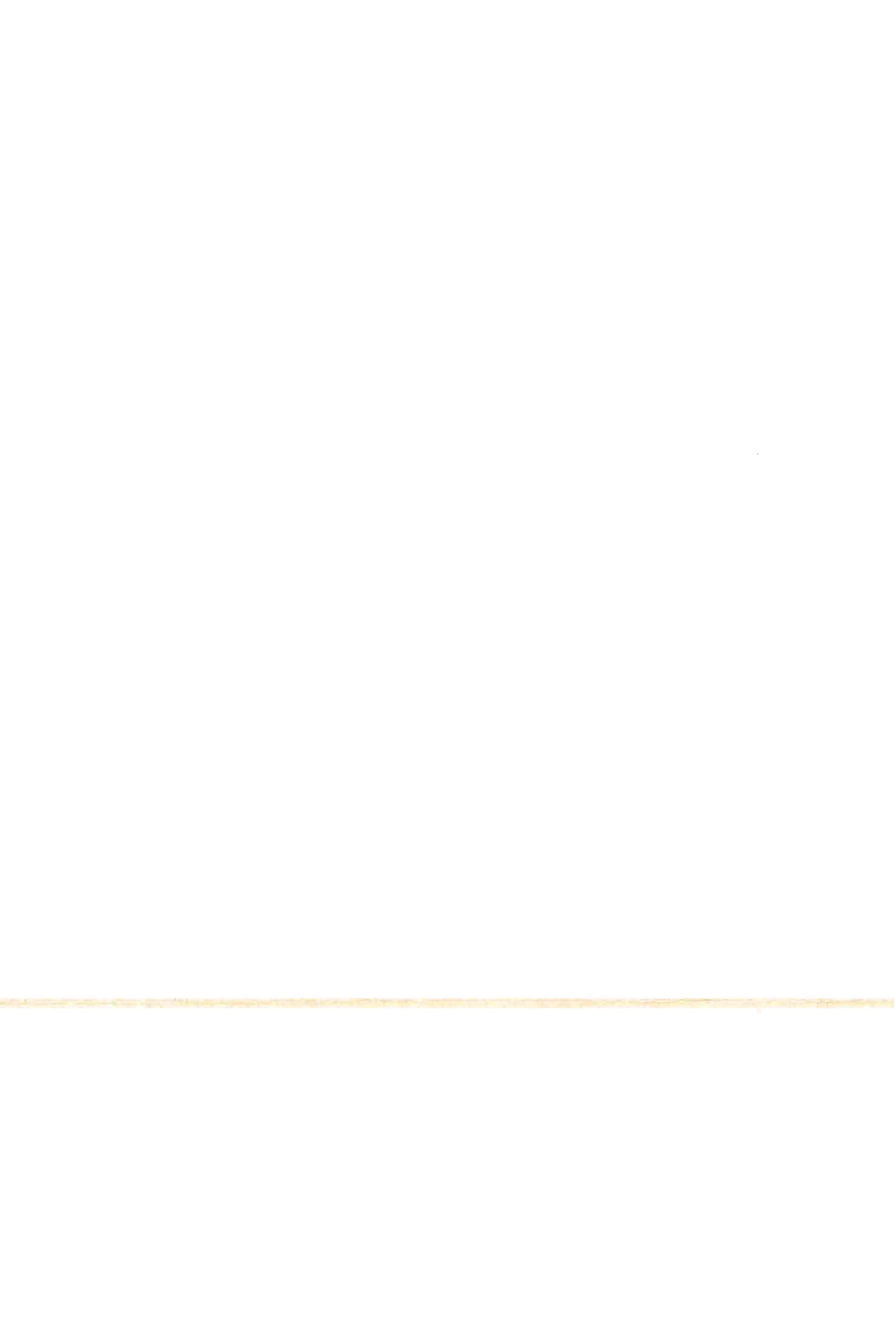

BUNDESAUTOBAHNEN
BAUSTAND: 31.12.1979
0 20 40 60 80 100 km
KARTE 2
Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen
1979 fertiggestellt
Ende 1979 in Bau
Die eingetragenen Großbauwerke sind unter den angegebenen Nummern im Anhang unter Nr. 6.3. näher erläutert.
DÄNE- MARK
ARHUS
Flensburg
Schleswig
Kanal
Rendsburg
KIEL
Nord-Ostsee-
Neumünster
Itzehoe
Vogelfluglinie
LÜBECK
Cuxhaven
Pinneberg
HAMBURG
BERLIN
Schwarzenbek
WILHELMSHAVEN
BREMERHAVEN
Emden
Westerstede
Hesel
OLDENBURG
Cloppenburg
BREMEN
Walsrode
Elbe
Ludwigslust
DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK
STETTIN
NIEDERLANDE
HANNOVER
BERLIN
FRANKFURT/ODER
POTSDAM
BRESLAU
AMSTERDAM
Minden
Wolfsburg
OSNABRÜCK
Rheine
Bad Oeynhausen
Weser
BRAUNSCHWEIG
MAGDEBURG
UTRECHT
Rhein
ROTTERDAM
Emmerich
Goch
Ems
MÜNSTER
Hamm
Paderborn
Vienenburg
GÖTTINGEN
DUISBURG
EINDHOVEN
KREFELD
ESSEN
HAGEN
DORTMUND
Iserlohn
KASSEL
Jackerath
DÜSSELDORF
ANTWERPEN
KÖLN
Gummersbach
Fritzlar
AACHEN
BRÜSSEL
BONN
Marburg
Fulda
DRESDEN
Eisenach
Bad Hersfeld
Gießen
Neuwied
Wetzlar
Bad Homburg
Werra
BELGIEN
Lahn
KOBLENZ
Staden
Salmünster
Daun
Mosel
WIESBADEN
FRANKFURT
Main
LUXEMBURG
Bingen
WÜRZBURG
Schweinfurt
Bamberg
Bayreuth
Hof
TSCHECHOSLOWAKEI
Longuich
DARMSTADT
Luxemburg
Hermeskeil
Freisen
Saar
Saarlouis
MANNHEIM
HEIDELBERG
Erlangen
NÜRNBERG
Amberg
Pfreimd
PRAG
PILSEN
SAARBRÜCKEN
Pirmasens
PARIS
Metz
Heilbronn
Ansbach
Klardorf
KARLSRUHE
Schwäb. Hall
REGENSBURG
Deggendorf
STRASSBURG
Baden-Baden
STUTTGART
Aalen
Göppingen
Donauwörth
Donau
Wallersdorf
Passau
Herrenberg
Neckar
Tübingen
Bissingen
Wolnzach
WIEN
Urach
Ulm
Freising
Hechingen
AUGSBURG
MÜNCHEN
Rottweil
Donau
FREIBURG
Memmingen
Rosenheim
WIEN
SALZBURG
Singen
Kempten
Murnau
KLAGENFURT
LYON
STRASSBURG
Weil
BASEL
Rhein
ZÜRICH
Konstanz
Lindau
Oberstdorf
ARLBERG
Garmisch-Partenkirchen
INNSBRUCK
BERN
BOZEN
SCHWEIZ
ÖSTERREICH
RHEIN-RUHRGEBIET
DUISB
DORTM
ESSEN
KR
MG
DÜSSELD
WUPPERTAL
Ruhr
Wupper
Rhein
KÖLN
KARTE 2
Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen



BUNDESAUTOBAHNEN
BAUSTAND: 31.12.1979
0 20 40 60 80 100 km
KARTE 3
Autobahnmeistereien
Ende 1978 in Betrieb
1979 fertiggestellt
Ende 1979 in Bau
Planung
DÄNE-MARK
NIEDERLANDE
BELGIEN
LUXEMBURG
DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK
TSCHECHO-SLOWAKEI
SCHWEIZ
ÖSTERREICH
HAMBURG
BREMEN
HANNOVER
BERLIN
DORTMUND
ESSEN
DUISBURG
DÜSSELDORF
KÖLN
FRANKFURT
NÜRNBERG
STUTTGART
MÜNCHEN
RHEIN-RUHRGEBIET
KARTE 3
Autobahnmeistereien



BUNDESAUTOBAHNEN
BAUSTAND: 31.12.1979
0 20 40 60 80 100 km
KARTE 4
Voraussichtliche Fertigstellungen von Bundesautobahn - Neubaustrecken in den Jahren 1980 u.1981
Bestand Ende 1979
vorauss. Fertigstellung 1980
vorauss. Fertigstellung 1981
in Bau, nach 1981 fertig
DÄNE-MARK
Flensburg
Schleswig
Kanal
Rendsburg
KIEL
Nord-Ostsee-
Vogelfluglinie
Neustadt
Neumünster
Itzehoe
LÜBECK
Cuxhaven
Pinneberg
HAMBURG
BERLIN
Schwarzenbek
WILHELMSHAVEN
BREMERHAVEN
Emden
Westerstede
Hesel
OLDENBURG
BREMEN
Elbe
Ludwigslust
DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK
STETTIN
Cloppenburg
Walsrode
NIEDERLANDE
HANNOVER
BERLIN
AMSTERDAM
OSNABRÜCK
Minden
Wolfsburg
FRANKFURT/ODER
POTSDAM
Rheine
Bad Oeynhausen
Weser
BRAUNSCHWEIG
MAGDEBURG
UTRECHT
Rhein
ROTTERDAM
Emmerich
Goch
Ems
MÜNSTER
Hamm
Vienenburg
Paderborn
Braunlage
GÖTTINGEN
DUISBURG
EINDHOVEN
KREFELD
DORTMUND
ESSEN
HAGEN
Ruhr
Iserlohn
KASSEL
Jackerath
DÜSSELDORF
Gummersbach
Fritzlar
ANTWERPEN
KÖLN
Fulda
DRESDEN
Eisenach
AACHEN
BRÜSSEL
BONN
Wiehl
Marburg
Bad Hersfeld
Gießen
Neuwied
Fulda
Werra
BELGIEN
Wetzlar
Bad Homburg
Lahn
KOBLENZ
Staden
Daun
Mosel
Salmünster
WIESBADEN
FRANKFURT
Main
Schweinfurt
LUXEMBURG
Bingen
WÜRZBURG
Bamberg
Bayreuth
DARMSTADT
Longuich
Hermeskeil
Freisen
Luxemburg
Saar
Erlangen
Saarlouis
MANNHEIM
HEIDELBERG
NÜRNBERG
Amberg
Pfreimd
SAARBRÜCKEN
Pirmasens
PARIS
Heilbronn
Ansbach
Klardorf
REGENSBURG
Metz
KARLSRUHE
Schwäb. Hall
Deggendorf
Aalen
Donauwörth
Donau
STUTTGART
Göppingen
STRASSBURG
Baden-Baden
Rhein
Herrenberg
Neckar
Tübingen
Bissingen
Wolnzach
Wallersdorf
Passau
WIEN
Freising
Urach
Hechingen
Ulm
AUGSBURG
MÜNCHEN
Rottweil
Donau
St. Peter
FREIBURG
Memmingen
Rosenheim
WIEN
SALZBURG
Singen
Kempten
Murnau
LYON
STRASSBURG
Weil
BASEL
Rhein
Konstanz
ZÜRICH
Lindau
Oberstdorf
Garmisch-Partenkirchen
INNSBRUCK
KLAGENFURT
BERN
ARLBERG
BOZEN
SCHWEIZ
ÖSTERREICH
TSCHECHOSLOWAKEI
PILSEN
PRAG
Hof
DUISB
ESSEN
DORTM
KR
Ruhr
MG
DÜSSELD
WUPPERTAL
Wupper
Rhein
KÖLN
RHEIN-RUHRGEBIET
KARTE 4
Voraussichliche Fertigstellungen von Bundesautobahn-Neubaustrecken in den Jahren 1980 u.1981



standen. Weitere Autobahnmeistereien sind im Bau (s. Karte 3).

Auch der Bau bundeseigener Straßenmeistereien wurde im Berichtsjahr fortgesetzt.

4.3 Schutz gegen Straßenverkehrsgeräusche

Den Belangen des Lärmschutzes ist bei den im Berichtsjahr durchgeführten Straßenbauvorhaben durch möglichst günstige Trassenwahl und durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen im hohen Maß Rechnung getragen worden.

Für die Gestaltung und Ausführungen von Lärmschutzwänden und -wällen sind „Richtzeichnungen für Lärmschirme außerhalb von Kunstbauten" erarbeitet und für Bundesfernstraßen eingeführt worden. Neben konstruktiven Fragen wird in den Richtzeichnungen besonders auf die ästhetische Gestaltung der Lärmschirme hingewiesen.

Die „Vorläufige Richtlinie für den Schallschutz an Straßen" ist im Berichtsjahr überarbeitet und auf die Anlage des Entwurfs zum Verkehrslärmschutzgesetz und den Entwurf der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau" abgestimmt worden. Die Einführung der Neufassung ist in Kürze zu erwarten.

4.4 Naturschutz und Landschaftspflege

Beim Bau von Bundesfernstraßen ist der Natur- und Landschaftsschutz noch stärker als bisher zu berücksichtigen. Die Straßenbaubehörden beteiligen daher schon im Anfangsstadium einer Straßenplanung Naturschutzbehörden und Organisationen des Natur-, Umwelt- und Landschaftsschutzes. Die gemeinsamen Bemühungen finden im Fachplan oder landschaftspflegerischen Begleitplan ihren Ausdruck mit dem Ziel, die Straße so in die Landschaft einzugliedern, daß sie sich für Naturhaushalt und das Landschaftsbild nicht belastender und störender auswirkt, als das in verantwortlicher Abwägung aller Belange unvermeidbar ist.

Folgende Regelwerke befinden sich in der Endberatung; ihre Einführung wird in absehbarer Zeit erfolgen:

— „Richtlinien für die Anlage von Straßen – Landschaftsgestaltung – Teil 1: Landschaftsgerechte Planung" (RAS-LGl)

— „Richtlinien für die Anlage von Straßen – Landschaftsgestaltung – Teil 2: Grünflächen – Planung, Ausführung, Unterhaltung", (RAS-LG2); sie werden vor allem die „Richtlinien für Straßenbepflanzung" (RPf) ersetzen.

— „Richtlinien für die Anlage von Straßen – Landschaftsgestaltung Teil 3: Lebendverbau" (RAS-LG3).

— „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten", sie werden das Merkblatt aus dem Jahre 1971 ablösen.

— „Zusätzliche Technische Vorschriften und Richtlinien für Landschaftsbauarbeiten im Straßenbau" (ZTVLa-StB).

Die Bearbeitung der „Richtlinien für Rastanlagen an Straßen – Landschaftsgestaltung – Planungsgrundsätze für unbewirtschaftete Rastanlagen (RR)" steht kurz vor dem Abschluß.

4.5 Bürgerbeteiligung bei der Planung von Bundesfernstraßen

Bereits seit langer Zeit ist es das Ziel, die Planung von Bundesfernstraßen an den Wertvorstellungen der Bürger und damit derjenigen, die mit dem Ergebnis der Planung letztlich zu leben haben, auszurichten. Während jedoch in den 50er – und wohl auch noch in den 60er – Jahren im allgemeinen von vornherein mit breiter Zustimmung für jede Bundesfernstraßenplanung gerechnet werden konnte, sieht der Bürger seit einigen Jahren zunehmend neben den Vorteilen des Straßenbaues (Verbesserung der Mobilität, Versorgung der Gesellschaft mit Verkehrsdienstleistungen) auch die Nachteile (z. B. Lärm, Luftverunreinigung, Zerstörung von historischen Stadtbildern und Erholungsgebieten). Die Bürger wollen deshalb seit einiger Zeit stärker als früher im Einzelfall zu Bundesfernstraßenplanungen informiert und gefragt werden.

Diesen veränderten politischen Gegebenheiten hat der Bundesminister für Verkehr im Berichtsjahr dadurch Rechnung getragen, daß er gegenüber den Ländern, die die Bundesfernstraßen im Auftrage des Bundes verwalten, in mehreren Schreiben die Bedeutung einer intensiven Bürgerbeteiligung betont hat. Im einzelnen hat er u. a. herausgestellt:

— Bürgerbeteiligung muß bereits im Vorfeld der Linienbestimmung (nicht erst im Planfeststellungsverfahren) einsetzen, denn in der Linienbestimmung erfolgt die Trassenwahl; später sind nur noch relativ geringfügige Änderungen möglich.

— Erster Schritt zu einer Bürgerbeteiligung ist eine eingehende Information der Bürger, ein Muster für eine standardisierte Bürgerinformation hat der Bundesminister für Verkehr den Ländern übermittelt. Bürgerbeteiligung muß jedoch mehr sein als nur Bürgerinformation. Die Bürger müssen Gelegenheit erhalten, sich zu einem Vorhaben zu äußern. Die Straßenbauverwaltung hat die Auffassungen der Bürger ernsthaft zu prüfen und bei ihrer Entscheidung abzuwägen.

— Die Initiative zur Bürgerbeteiligung sollte von der Straßenbauverwaltung und nicht – mehr oder weniger zufällig – vom Bürger ausgehen. In das Gespräch zwischen Straßenbauverwaltung und Bürger sind die Gemeinden intensiv einzubinden.

In den Bundesländern werden verschiedene Formen der Bürgerbeteiligung bereits erprobt. Im einzelnen wird es noch weiterer Erfahrungen bedürfen.

4.6 Verkehrserhebungen

Im Berichtsjahr wurde die Auswertung der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 1978 abgeschlossen. Die in Tabellen zusammengestellten Ergebnisse sowie statistische Zusammenfassungen und methodische Erläuterungen wurden in der Schriftenreihe „Straßenverkehrszählungen" veröffentlicht. Dazu erschien die Verkehrsstärkenkarte 1978.

Am Jahresende umfaßt das Netz der automatischen Langzeitzählstellen auf den Bundesfernstraßen 619

Zählstellen, davon 289 auf Bundesautobahnen und 330 auf Bundesstraßen. Quartals- und Jahresauswertungen werden von der Bundesanstalt für Straßenwesen regelmäßig herausgegeben.

5. Forschung, Rationalisierung und internationale Zusammenarbeit

5.1 Straßenbauforschung

In der Straßenbau-, Brückenbau- und Straßenverkehrsforschung wurden schwerpunktmäßig Untersuchungen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit durch bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen, zur Bewältigung der Umweltprobleme sowie zur Rationalisierung und Kostensenkung bei den Bauweisen und Baumaterialien gefördert. Ergänzend dazu wurde das Rahmenprogramm zur Förderung von Bauforschung, Entwicklung und Innovation im Bauwesen verabschiedet.

5.2 Entwicklungen in der Straßenbautechnik

Die Entwicklung in der Straßenbautechnik vollzieht sich immer mehr in kleinen Schritten, da ein hoher Mechanisierungs- und Rationalisierungsgrad erreicht und die Straßenbauverwaltung bestrebt ist, Neuentwicklungen möglichst bald der Praxis zugänglich zu machen. Dies führt häufiger zu Änderungen oder Ergänzungen von bestehenden, nur teilweise auch zu neuen Regelwerken.

Im Berichtszeitraum wurden die Bemühungen verstärkt, die noch weitgehend nach subjektiven Maßstäben ablaufende Erneuerungspraxis im Straßenbau auf eine objektive Grundlage zu stellen. Forschungsvorhaben wurden mit dem Ziel eingeleitet, Kriterien zu schaffen und Strategien zu entwickeln, um die noch vorhandene Gebrauchsfähigkeit der Fahrbahnbefestigungen und die Verkehrssicherheit der Straßenoberfläche zu charakterisieren, und Art und Umfang der Erneuerungsmaßnahmen an dieser Bewertung zu orientieren.

Große Fortschritte wurden auf dem Gebiet des materialsparenden und umweltschonenden „Recycling", d. h. der weitgehenden Wiederverwendung von Aufbruchmaterial bei der Instandsetzung abgängiger bituminöser Fahrbahndecken gemacht.

Im Betonstraßenbau wurde erstmals in der Bundesrepublik Deutschland eine 8,50 m breite Fahrbahndecke in Gleitschalungsbauweise ausgeführt. Das besondere hierbei ist der Einbau von Dübeln und die Erfüllung der Anforderungen an den Beton gemäß den deutschen Vorschriften. Bei den seit rd. 20 Jahren im Ausland eingesetzten Gleitschalungsfertigern konnten weder Dübel angeordnet, noch die Anforderungen an den Beton und an die Deckenoberfläche entsprechend den deutschen Vorschriften gewährleistet werden.

Im Erdbau galten die Bemühungen vor allem den Problemen bei Bau von Straßen unter schwierigen Untergrundbedingungen – auf weichen, feinkörnigen Böden und Müllablagerungen –, sowie der Entwicklung von Kriterien für einen sachgerechten Einsatz von Geotextilien. Wichtige Versuchsvorhaben hierzu konnten abgeschlossen werden.

Der Winter 1978/79 gab Anlaß für eine größere Frostschadenserhebung durch die Länder. Dabei wurde versucht, getrennt nach Schäden an frostsicher und nicht frostsicher ausgebauten Straßen, auch die vermuteten Schadensursachen aufzuzeigen. Schäden entstanden überwiegend an nicht frostsicher ausgebauten Straßen, insgesamt an etwa 2,8 % des Bundesfernstraßennetzes. Bei etwa $^1/_3$ der Schäden lag die Ursache im Untergrund/Unterbau, etwa $^2/_3$ der Schäden erschienen als Deckenschäden.

5.3 Rationalisierung des Vergabewesens

Im Bereich der Ausschreibungs- und Vergabetätigkeit wurden die Rationalisierungsbemühungen im Hinblick auf eine Vereinheitlichung konsequent fortgesetzt.

Für den STLK (Standardleistungskatalog für den Straßen- und Brückenbau) wurden die in 1979 neu erarbeiteten drei und überarbeiteten fünf Leistungsbereiche eingeführt. Drei weitere Leistungsbereiche befinden sich in Neuaufstellung und zehn in Überarbeitung.

Die neue Sammlung REB (Sammlung der Regelungen für die elektronische Bauabrechnung) und die entsprechenden DV-Abrechnungs-Richtlinie 79 wurden herausgegeben. Sie enthalten die für die Abrechnung von Bauleistungen mittels Datenverarbeitungsanlagen notwendigen Unterlagen.

5.4 Internationale Zusammenarbeit

5.4.1 Multi- und bilaterale Zusammenarbeit

Im Rahmen der Zusammenarbeit mit Frankreich konnten auf den Gebieten Straßenplanung, Straßenbau und Straßenverkehrstechnik wichtige Arbeiten abgeschlossen und neue Aufgaben begonnen werden.

Folgende grenzüberschreitende Straßenbauvorhaben wurden durch Verträge mit den Nachbarstaaten geregelt:

— Der Bau von 2 Rheinbrücken, und zwar einer Autobahnbrücke bei Steinenstadt und einer Brücke im Zuge der B 532 bei Weil am Rhein, wurde mit Frankreich in zwei Staatsverträgen vereinbart. Beide Verträge wurden im Jahre 1979 ratifiziert und traten in Kraft. Die Brücke bei Weil am Rhein wurde inzwischen dem Verkehr übergeben, die Brücke bei Steinenstadt ist noch im Bau.

— Über den Autobahnzusammenschluß bei Basel und Weil am Rhein war am 9. Juni 1978 mit der Schweiz ein Staatsvertrag unterzeichnet worden. Das deutsche Zustimmungsgesetz hierzu ist am 2. August 1979 in Kraft getreten, die Ratifizierung des Vertrages steht noch aus. Der Autobahnzusammenschluß ist im Bau.

— Zur Herstellung einer Verbindung zwischen der geplanten, streckenweise bereits im Bau befindlichen Autobahn A 60 (Bitburg-Steinebrück) mit der im

Bau befindlichen belgischen Autobahn Steinebrück–Verviers (mit weiterem Anschluß nach Brüssel) wurde mit Belgien durch Vertrag vom 5. Februar 1979 der Bau einer Autobahnbrücke über die Our bei Steinebrück vereinbart. Die Ratifizierung des Vertrages steht noch aus.

5.4.2 Ausländische Besucher

Auch im Jahre 1979 besuchten Fachleute aus zahlreichen Ländern das Bundesverkehrsministerium zum Erfahrungsaustausch über straßenbau- und straßenverkehrstechnische Fragen.

6. Zusammenstellung wichtiger Bauvorhaben

6.1 Leistungen auf Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1979

Bundesautobahn-Neubaustrecke				Bauleistungen			1979 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1] Millionen DM	Bis Ende 1978 fertiggestellt km	1979 fertiggestellt km	Ende 1979 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1		2	3	4	5	6	7	8
Baden-Württemberg								
A 5	Frankfurt a. M.–Basel	2,4	36,5	—	—	2,4	—	—
A 6	Nürnberg–Heilbronn	54,5	313,5	23,0	31,5	—	Kupferzell–Crailsheim (Grenze Ba-Wü/By)	31,5
A 7	Würzburg–Ulm	78,8	510,0	—	13,8	17,1	Niederstotzingen–Ulm (Grenze Ba-Wü/By)	13,8
A 98	Singen–Lindau: Singen bis Überlingen	23,7	112,0	—	—	(16,0) (1. Fahrbahn)	—	—
A 98	Singen–Lindau: Ab B 3 bei Binzen/Lörrach bis Waidhof	11,9	158,0	5,5 (davon: 1,4 1. Fahrb.)	—	6,4	—	—
A 862	Freiburg–Mülhausen	2,3	13,2	—	—	2,3	—	—
A 881	Singen–Konstanz	29,8	291,5	—	—	1,3	—	—
Bayern								
A 3	Regensburg–österreichische Grenze (Passau)	123,6	839,1	42,0	7,5	74,1	AS Passau/Nord–AS Passau/Süd (ohne Donaubrücke)	7,5
A 6	Nürnberg–Heilbronn	72,9	312,7	48,2	24,7	—	AS Ansbach/West – Landesgrenze Ba-Wü/By	24,7
A 6	Nürnberg–Pfreimd: AS Nürnberg/Ost bis AK Altdorf	6,8	24,2	—	6,8	—	AS Nürnberg/Ost – AK Altdorf	6,8
	AK Altdorf bis Amberg/Ost	54,2	193,4	37,6	(16,6) (1. Fahrbahn)	—	AS Amberg/Kastl–AS Amberg/Ost	(16,6) (1. Fahrbahn)
A 7	Würzburg–Ulm	88,2	555,0	—	—	45,3	—	—

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke				Bauleistungen			1979 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1978 fertiggestellt km	1979 fertiggestellt km	Ende 1979 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1		2	3	4	5	6	7	8
A 7	Ulm–Füssen: AK Ulm bis Kellmünz . .	40,4	263,0	33,6	6,8	—	AK Ulm/Elchingen (Grenze By/Ba-Wü)– AS Nersingen	6,8
	Memmingen/Süd bis AS Leubas (2. Fahrbahn)	22,9	60,0	8,5	14,4	—	AS Grönenbach– AS Leubas	14,4 (2. Fahrbahn)
	AS Leubas bis Füssen . .	43,4	341,6	13,1	—	6,6	—	—
A 70	Schweinfurt–Bamberg	66,0	325,8	(19,1)	(8,8) (1. Fahrbahn)	(9,8)	Weyer–Horhausen	(8,8) (1. Fahrbahn)
A 73	Bamberg–Nürnberg: Verlegung Forschheim	7,5	44,5	2,8	—	4,7	—	—
A 73	Nürnberg–Feucht	9,7	52,6	4,7	5,0	—	Nürnberg/Hafen– AK Nürnberg/Süd	5,0
A 90	Regensburg– Wolnzach: AS Regensburg/Süd– Saalhaupt	11,1	42,0	—	—	11,1	—	—
	Saalhaupt–Elsendorf . .	29,5	90,0	—	—	13,4	—	—
	Elsendorf bis Mainburg	12,3	19,8	—	12,3 (2. Fahrbahn)	—	AS Elsendorf– AS Mainburg	12,3 (2. Fahrbahn)
A 92	München–Deggendorf	133,2	593,7	40,6	—	29,3	—	—
A 93	Regensburg– Weiden/Nord (einschl. Ortsumgehung Weiden)	84,6	433,8	39,0 davon (14,2) (1. Fahrbahn)	13,9	12,7	AS Burglengenfeld– AS Klardorf	13,9
A 93	Weiden/Nord– Mitterteich	28,2	78,4	—	(9,8) (1. Fahrbahn)	(6,9)	Altenstadt–Windischeschenbach	(9,8) (1. Fahrbahn)
A 95	München–Garmisch-Partenkirchen	74,6	533,4	59,4	—	4,6	—	—
A 96	München–Lindau: Nordumgehung Landsberg	8,5	46,5	4,5	4,0	—	Westabschnitt (B 17 – B 12)	4,0
	Memmingen bis Lindau	14,6	72,0	(6,9) (1. Fahrbahn)	—	7,7	—	—
A 98	Lindau–Kempten: Kempten bis Weitnau . .	21,1	144,8	5,7	—	15,4 davon (7,2) (1. Fahrbahn)	—	—

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke				Bauleistungen			1979 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten [1]) Millionen DM	Bis Ende 1978 fertiggestellt km	1979 fertiggestellt km	Ende 1979 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1		2	3	4	5	6	7	8
Berlin								
A 10	BAB Ring Berlin (West): AK Schöneberg bis AS Kolonnenstraße ...	1,9	86,0	—	—	1,9	—	—
	AS Kolonnenstraße bis prov. AS Entlastungsstraße Süd	2,9	168,0	—	—	2,9	—	—
	Jakob-Kaiser-Platz bis prov. AS Seestraße ...	3,1	76,0	2,0	—	1,1	—	—
A 11	Berlin–Hamburg: Kurt-Schumacher-Platz bis AS Holzhauser Str. .	2,7	252,5	—	1,6	1,1	AK Reinickendorf	1,6
	einschl. Abzweig Reinickendorf	1,7	—	—	1,7	—	prov. Anschluß Wittestraße einschl. Abzweig Reinickendorf	1,7
							von AK Reinickendorf bis Kurt-Schumacher-Damm	
A 13	Berlin–Südost: AK Tempelhof bis AS Geradestraße	0,5	64,5	—	—	0,5	—	—
	AK Schöneberg bis AS Alboinstraße	1,9	150,0	—	—	1,9	—	—
	AS Alboinstraße bis AS Britzer Damm	4,2	169,0	0,5	—	2,6	—	—
	Abzweig Steglitz: Berliner Straße bis Paulsenstraße	2,4	86,9	1,2	—	1,2	—	—
Hessen								
A 4	Bad Hersfeld–Eisenach: Wommen bis Herleshausen einschl. Grenzkontrollstelle Herleshausen	5,1	16,3	3,5	—	1,6	—	—
A 48	Koblenz–Gießen: Wetzlar bis Gießen (Reiskirchen)	26,5	196,7	8,0	8,5	—	Nordkreuz Gießen (A 485) bis Reiskirchener Dreieck	8,5
A 49	Südtangente Kassel ..	6,3	45,0	—	—	6,3	—	—

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke				Bauleistungen			1979 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1978 fertiggestellt km	1979 fertiggestellt km	Ende 1979 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1		2	3	4	5	6	7	8
A 49	Kassel–Gießen: Holzhausen bis Lumda .	81,0	493,4	(11,0) (1. Fahrbahn)	—	11,0 (2. Fahrbahn)	—	—
A 66	Frankfurt a. M.–Fulda: Abzweig Eschborn bis Schlüchtern (B 40)	75,6	904,8	17,8	8,5	24,2	Kruppstraße bis westl. Hanau	8,5
A 68a	Darmstadt–Aschaffenburg: Darmstadt (Ostbahnhof) bis Dieburg (A 683) . . .	16,7	85,4	6,8	—	7,1	—	—
Niedersachsen								
A 27	Bremen–Cuxhaven . . .	70,5	415,5	44,9	—	25,6	—	—
A 28	Westerstede–Oldenburg–Bremen	56,7	352,9	51,4	—	5,3	—	—
A 29	Wilhelmshaven–Cloppenburg	91,1	515,4	45,0	7,2	38,3	AS Wilhelmshaven-Nord bis AK Wilhelmshaven	7,2
A 30	Niederl. Grenze–Grenze Nordrhein-Westfalen/Niedersachsen: Ortsumgehung Schüttorf (B 403–L 40)	8,3	39,8	—	—	8,3	—	—
A 30	Bad Oeynhausen–Hannover: Ortsumgehung Stadthagen	4,9	27,1	—	4,9	—	Ortsumgehung Stadthagen	4,9
A 33	Osnabrück–Paderborn .	8,4	39,1	—	—	8,4	—	—
A 35	Nienburg–Hannover–Hameln: Ortsumgehung Nienburg	8,4	98,4	—	—	5,8	—	—
	Neubau von Bornum (B 217) bis Benthe (OU Empelde)	5,6	50,9	2,6	—	1,8	—	—
A 36	Goslar (B 28n) bis Bad Harzburg (B 4) . . .	5,7	43,3	—	—	5,7	—	—
A 39	Wolfsburg–Salzgitter Mörse (B 248) bis Wartjenstedt (B 6)	56,8	276,7	—	2,4	9,5	Üfingen (L 612) bis Salzgitter-Engelstedt (K 14)	2,4

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1979 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten [1]) Millionen DM	Bis Ende 1978 fertiggestellt km	1979 fertiggestellt km	Ende 1979 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1	2	3	4	5	6	7	8
A 261 Eckverbindung Harburg: Leversen (Grenze NS/HH)–Dreieck Dibbersen (A 1)	7,3	65,0	—	—	7,3	—	—
A 391/B 4 Braunschweig–Bad Harzburg: Bienrode bis Melverode einschl. Verlegung B 214	18,5	177,9	11,0	—	2,4	—	—
Nordrhein-Westfalen							
A 1 Köln–Trier: AK Bliesheim bis Lommersdorf (Grenze NRW/Rh-Pf)	47,3	239,5	16,9	—	22,0	—	—
A 30 Bruchmühlen bis Bad Oeynhausen: Rheme bis AS Bad Oeynhausen	35,0	323,4	21,3	—	1,4	—	—
A 31 Bottrop bis Ahaus	65,2	504,2	—	—	15,9	—	—
A 33 Osnabrück–Paderborn	52,2	379,8	—	—	16,4	—	—
A 42 Duisburg–Dortmund: Kamp-Lintfort bis Essen/Bottrop	29,3	479,0	16,2	—	5,5	—	—
A 43 Münster–Wuppertal	52,9	340,8	13,0	9,8	30,1	Recklinghausen bis L 612	9,8
A 44 Mönchengladbach–Dortmund: Jüchen bis Essen	74,6	1 199,3	14,4	2,9	10,1	Düsseldorf-Reichswaldallee (L 455) bis Ratingen (L 239)	2,9
A 46 Heinsberg–Düsseldorf–Wuppertal: Uetterath bis Jüchen (B 44)	32,7	113,0	5,9	15,3	—	Hückelhoven (L 364) bis Erkelenz (B 57) Erkelenz (B 57) bis Wanlo (A 61)	4,7 10,6
A 46 Hemmerden bis Düsseldorf-Wersten	26,6	504,9	10,1	3,5	1,8	AS B 9 bei Uedesheim bis Düsseldorf-Flehe Düsseldorf-Flehe bis AS Himmelgeisterstraße	2,9 0,6
A 46 Umgehung Meschede	13,3	165,0	—	—	13,3	—	—

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke				Bauleistungen			1979 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1] Millionen DM	Bis Ende 1978 fertiggestellt km	1979 fertiggestellt km	Ende 1979 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1		2	3	4	5	6	7	8
A 52	Roermond–Düsseldorf–Essen-Gladbeck: Breitscheid Essen-Huttrop (A 430)	17,9	220,2	13,0	—	4,9	—	—
A 54	Heerlen–Solingen–Lüdenscheid: Hitdorf (A 59) bis Langenfeld (A 3)	6,0	57,1	—	—	4,8	—	—
A 57	Krefeld–Ludwigshafen: Hommersum (niederl. Grenze) bis Moers (L 474)	50,8	279,6	5,0	—	25,3	—	—
A 59	Köln-Heumar (A 3) bis Gremberghoven (A 59)	3,7	65,1	—	—	3,7	—	—
A 61	Venlo–Erftstadt: Erftstadt (A 1) bis Jackerath (B 1 alt)	35,3	153,1	7,4	—	14,4	—	—
	Jackerath (B 1) bis Borschemich	5,9	18,4	—	—	5,9	—	—
A 441	B 54 bis Dortmund (Hann Str.)	8,3	108,5	—	—	8,3	—	—
A 445	Werl–Neheim/Hüsten	9,2	67,0	—	—	4,2	—	—
A 560	Menden (A 59) bis südöstlich Hennef (B 8)	13,5	143,7	2,3	—	3,5	—	—
Rheinland-Pfalz								
A 1	Trier–Saarbrücken: AS Trier bis Reinsfeld	20,7	202,0	—	—	20,7	—	—
A 8	Saarbrücken–Karlsruhe: Zweibrücken bis Walshausen	12,5	117,0	—	12,5	—	Zweibrücken bis Walshausen	12,5
	Walshausen bis Pirmasens	7,4	64,5	—	—	7,4	—	—
A 48	Koblenz–Trier–luxemb. Grenze: Ehrang (B 52n) bis westl. Trier (B 51)	5,2	61,5	—	—	(5,2) (1. Fahrbahn)	—	—

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke				Bauleistungen			1979 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1978 fertiggestellt km	1979 fertiggestellt km	Ende 1979 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1		2	3	4	5	6	7	8
A 60	St. Vieth/belg. Grenze–Frankfurt a. M.: Steinebrück (belg. Grenze) bis Bitburg . . .	38,6	208,8	—	—	(38,6) (1. Fahrbahn)	—	—
A 62	Trier–Pirmasens: Nohfelden bis Freisen .	9,4	67,0	—	—	9,4	—	—
	Bann bis Pirmasens (B 10)	19,4	110,4	—	—	(19,4) (1. Fahrbahn)	—	—
A 63	Mainz–Kaiserslautern: Mainz bis Mauchenheim	34,5	186,0	20,0	—	14,5	—	—
A 652	Ludwigshafen–Karlsruhe: Rheingönheimer Kreuz (B 9) bis AK Mutterstadt (A 61)	8,3	50,0	—	—	8,3	—	—
	Assenheim (B 38) bis Neustadt/Mußbach . . .	7,4	41,8	—	—	7,4	—	—
	Neustadt/Mußbach bis Neustadt/Lachen	(2,7)	—	—	—	—	—	—
	einschließlich 2str. Abzweig Neustadt	8,6	56,0	—	8,6	—	Umgehung Neustadt	8,6
	Verlegung bei Wörth . .	7,1	78,5	—	—	7,1	—	—
Saarland								
A 8	Saarbrücken–Luxemburg (Luxemb. Grenze): AK Saarbrücken bis Niedersalbach	9,4	72,0	—	—	9,4	—	—
	Niedersalbach bis Saarwellingen	9,8	53,0	—	—	9,8	—	—
	Querspange Pachten bis Niedmündung	6,6	37,0	0,7	—	5,9	—	—
	Niedmündung bis Mechern	4,4	32,0	—	—	4,4	—	—
	Mechern bis Hilbringen	1,8	17,0	(1,8) (1. Fahrbahn)	—	1,8 (2. Fahrbahn)	—	—
	Hilbringen bis Ripplingen	2,2	17,0	—	—	2,2	—	—
	Ripplingen bis Wehingen	6,7	50,0	—	—	(6,7) (1. Fahrbahn)	—	—

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke				Bauleistungen			1979 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten [1]) Millionen DM	Bis Ende 1978 fertiggestellt km	1979 fertiggestellt km	Ende 1979 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1		2	3	4	5	6	7	8
A 620	Franz. Grenze–Dillingen: Umgehung Lisdorf	2,4	21,0	—	—	2,4	—	—
Schleswig-Holstein								
A 1	Heiligenhafen–Hamburg: nördl. Neustadt/Holstein bis Oldenburg ...	17,1	73,0	—	9,3	7,8	nördlich Neustadt bis Lensahn	9,3
A 23	Heide–Hamburg: Elmshorn bis südl. Itzehoe	22,2	127,7	—	—	22,2	—	—
A 24	Hamburg–Berlin: Tangentenring Hamburg bis Kasseburg	12,3	17,0	—	—	0,8	—	—
A 210	Rendsburg–Kiel: Ostenfeld bis AS Kiel-Russee	18,8	105,2	—	—	0,1	—	—
								237,4*

* ohne die zweibahnigen Bundesstraßen

[1]) ohne Grunderwerbskosten

6.2 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1979

6.2.1 4streifige Bundesstraßen

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1979	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamt-länge km	Gesamt-kosten [1]) Millionen DM	Bis Ende 1978 fertig-gestellt km	1979 fertig-gestellt km	Ende 1979 in Bau km
1		2	3	4	5	6
Baden-Württemberg						
B 3	Ausbau in Rastatt-Nord	1,5	7,0	1,0	0,5	—
B 10	Planfreier Ausbau der Kreuzung mit der L 1239 bei Dornstadt	2,5	10,0	—	—	2,5
B 10	Verlegung zwischen Plochingen und Reichenbach-West	5,8	93,9	3,0	2,8	—
B 10/27	Verlegung zwischen Stuttgart-Nord und Stuttgart-Zuffenhausen einschließlich Querspange Kornwestheim	7,2	94,0	—	—	5,2
B 14	Verlegung von Stuttgart-Vaihingen bis Stuttgart-Universität	3,0	91,0	—	3,0	—
B 14	Verlegung zwischen Winnenden-Süd und Waiblingen (1. Bauabschnitt)	8,2	45,0	—	8,2	—
B 27	Ausbau in Bietigheim (4. Bauabschnitt)	1,3	10,2	0,3	—	1,0
B 27	Neubau zwischen Echterdingen und Aich	9,1	65,0	—	9,1	—
	Neubau zwischen Aich und Schlaitdorf (Reg.-Bez. Grenze)	4,9	44,0	—	—	1,5
	Neubau zwischen Schlaitdorf (Reg.-Bez. Grenze) und Kirchentelliusfurt	7,0	46,0	—	—	5,7
B 27/33	Verlegung zwischen Bad Dürrheim und Donaueschingen	7,1	43,0	(7,1) (1. Fahrb.)	4,4	2,7
B 28	Neubau Schloßbergtunnel Tübingen einschließlich Hegelstraße	3,5	65,0	—	(1,6)	0,5
B 29	Neubau zwischen Großheppach und Schwäbisch Gmünd	31,6	202,0	—	9,0	8,8
B 30	Neubau zwischen Ulm (Landesgrenze) und Ulm-Kastbrücke	2,6	15,0	—	—	2,6
B 30	Neubau zwischen Ulm/Kastbrücke und Achstetten-Nord	11,5	19,0	—	—	11,5
B 30	Neubau zwischen Äpfingen-Nord und Biberach-Jordansbad	11,5	55,6	3,6	—	7,9
B 36	Verlegung zwischen Leopoldshafen und Eggenstein	6,7	31,3	5,0	1,7	—
B 36	Verlegung bei Karlsruhe-Neureut	4,5	32,0	—	—	4,5
B 294	Verlegung von Freiburg-Gundelfingen bis Waldkirch-Süd	7,0	45,0	3,4	—	3,6
B 464	Neubau zwischen Sindelfingen (L 1183) und Böblingen (L 1182)	1,5	8,0	—	—	1,5

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1979	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten [1]) Millionen DM	Bis Ende 1978 fertiggestellt km	1979 fertiggestellt km	Ende 1979 in Bau km
1		2	3	4	5	6
Bayern						
B 2	Verlegung bei Gersthofen	5,2	35,3	—	—	5,2
B 4	Verlegung in Coburg	2,5	26,0	—	—	2,5
B 4	Verlegung zwischen Niederfüllbach und Rossach (1. Fahrbahn)	8,7	17,0	—	—	(6,1) (1. Fahrb.)
B 4/173	Verlegung bei Breitengüßbach (2. Fahrbahn)	2,8	19,5	2,8 (1. Fahrb.)	2,8 (2. Fahrb.)	—
B 4	Ausbau zwischen Nürnberg-Buch und Tennenlohe (2. Fahrbahn)	6,0	13,6	3,0	—	1,1
B 8	Verlegung westlich Aschaffenburg	4,2	28,6	1,9	(1,7) (1. Fahrb.)	1,7
B 8	Ausbau von Etterzhausen bis Regensburg	7,7	18,0	(2,5) (+3,8) (1. Fahrb.)	—	1,0
B 13	Ausbau nördlich München	5,0	6,5	2,5	—	2,5
B 14	Ausbau zwischen Nürnberg und Lauf (einschließlich Ortsumgehung)	10,9	19,0	7,0	—	2,0
B 15	Verlegung bei Rehau (1. Fahrbahn)	7,0	22,2	—	(7,0) (1. Fahrb.)	—
B 17 n	Neubau von Augsburg bis Oberrottmarshausen	14,1	58,0	—	10,0	4,1
B 18	Nordumgehung Memmingen (1. Fahrbahn)	2,7	15,0	—	—	(2,7) (1. Fahrb.)
B 19	Entlastungsstraße Bad Neustadt a. d. Saale	1,5	6,2	1,2	—	0,3
B 19/30	Neubau Wiblinger Kreuz	1,2	20,0	—	—	1,2
B 20	Verlegung bei Straubing (1. Fahrbahn)	14,9	55,0	(12,8) (10,9) (1. Fahrb.)	(2,1) (1. Fahrb.)	—
B 27	Ausbau von Würzburg bis Veitshöchheim	3,8	32,0	3,0	0,3	0,5
B 173 n	Verlegung bei Staffelstein (1. Fahrbahn)	10,4	29,6	—	—	(7,8) (1. Fahrb.)
B 289	Verlegung bei Kulmbach	6,3	34,7	2,2	0,8 (+2,0) (1. Fahrb.)	(1,3) (1. Fahrb.)
B 303	Ausbau zwischen Schweinfurt und der B 19 (Niederwerrn)	6,0	17,0	—	(1,0) (1. Fahrb.)	4,2
B 469	Verlegung bei Obernburg	4,1	32,0	—	2,0	2,1
Bremen						
B 6	Teilortsumgehung zwischen Stephanibrücke und Hansestr./Utbremer Straße	1,4	73,6	—	—	1,4
B 6 n	Verlegung der B 6 neu von der AS Bremen/Arsten bis zur Kattenturmer Heerstraße	3,9	39,9	3,3	—	0,6
B 74	1. Bauabschnitt mit Verlegung im Raume Bremen–St. Magnus/Lesum zwischen den Straßen Schafgegend und Hinterm Halm	4,1	83,6	1,8	—	2,3
B 74	Verlegung im Raum Blumenthal zwischen den Straßen Lüssumer Straße und Kreinsloger	1,2	25,9	—	—	1,2

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1979	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1978 fertiggestellt km	1979 fertiggestellt km	Ende 1979 in Bau km
1		2	3	4	5	6
Hamburg						
B 5n	Westlich AS Moorfleet (A1) bis Börnsen (Grenze HH/SH)	14,5	159,3	—	—	14,5
B 4/75	Kornweide/Wilhelmsburger Reichsstraße bis Bremer Straße/Hohe Straße	4,9	180,4	—	—	3,2
Hessen						
B 3a	Neubau zwischen Cölbe und Marburg-Nord	3,4	36,4	—	—	3,4
B 3a	Verlegung zwischen Marburg (L 3125) und Nord Kreuz Gießen (A 48)	15,2	105,1	—	—	4,0
B 3	Verlegung bei Darmstadt/Eberstadt 2. Bauabschnitt: B 426 bis Rüdesheimer Straße	4,5	8,3	—	—	4,5
B 7	Verlegung zwischen Kassel u. Kaufungen/Niederkaufungen	3,5	22,8	—	3,5	—
B 8/49/54	Verlegung in Limburg an der Lahn	0,9	23,6	—	—	0,9
B 27	Ausbau in Bad Hersfeld zwischen B 324 und AS Bad Hersfeld A 4 (ausschließlich)	1,2	7,9	0,4	—	0,8
B 27	Verlegung zwischen Fulda/Bronnzell und Eichenzell/Löschenrod	4,2	22,5	—	4,2	—
B 40	Ostspange Gelnhausen	3,5	10,6	—	3,5	—
B 40a	Neubau zwischen A 66 und Frankfurt a. M. (Südumgehung Frankfurt–Höchst)	8,3	104,0	4,4	—	2,1
B 42	Verlegung zwischen Weiterstadt (A 5) und Darmstadt	0,8	4,0	—	0,8	—
B 43	Verlegung zwischen Hanau/Steinheim und Hanau/Wolfgang einschließlich Mainbrücke	9,5	133,8	—	—	4,5
B 43	Verlegung zwischen Hanau/Wolfgang und Hanau/Kreuz (A 66/A 45)	2,5	18,8	—	—	2,5
B 43	Verlegung zwischen Flughafen Rhein-Main und Sportfeld (B 44)	6,4	54,7	—	—	6,4
B 44	Verlegung zwischen Bürstadt und Lampertheim	4,4	11,8	—	—	4,4
B 47	Verlegung bei Lorsch	5,8	31,9	—	—	5,8
B 49	Ausbau zwischen Limburg/Ahlbach und Limburg	4,8	15,7	—	(4,8) (1. Fahrb.)	(4,8) (1. Fahrb.)
B 253	Verlegung nordwestlich Dillenburg	1,8	21,5	1,0	0,8	—
B 277	Verlegung zwischen Dillenburg und Herborn/Burg	4,5	30,1	—	—	4,5
B 277	Verlegung zwischen Herborn/Burg und Herborn	3,5	29,6	—	1,3	1,4
B 429	Südtangente Lahn/Gießen	2,7	29,6	1,3	1,4	—

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1979	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten [1]) Millionen DM	Bis Ende 1978 fertiggestellt km	1979 fertiggestellt km	Ende 1979 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 448	Neubau zwischen Tannenmühle (B 45) und Offenbach (B 43)	9,7	61,0	4,7	—	2,2
B 455	Verlegung bei Wiesbaden/Erbenheim	4,4	35,0	—	—	4,4
B 519	Verlegung zwischen Rüsselsheim (B 43) und Flörsheim/Weilbach (B 40 alt)	2,1	35,8	(0,8) (1. Fahrb.)	—	(0,8) (1. Fahrb.)
Niedersachsen						
B 3	Neubau von Moormühle (B 3) bis A 7	4,7	24,2	—	—	4,7
B 3	Neubau von A 7 bis Hannover (L 382)	5,7	44,0	—	—	5,7
B 4	Neubau von Braunschweig/Melverode bis südlich Wolfenbüttel (Ortsumgehung Wolfenbüttel)	11,5	65,0	1,7	2,9	6,9
B 4	Ausbau der B 4 (Bad Harzburg bis Braunschweig) zur A 395 (Ortsumgehung Lengde)	3,4	9,8	—	—	3,4
B 27	Verlegung von östlich Scharzfeld bis östlich Bad Lauterberg	4,0	18,0	—	—	4,0
B 27/243	Verlegung bei Scharzfeld	5,0	51,1	3,3	—	1,7
B 68	Verlegung bei Bramsche (Kreis Bersenbrück)	8,3	45,2	4,3	4,0	—
B 213	Neubau von Vahren (B 68) bis Bethen (Ortsumgehung Cloppenburg)	8,2	42,0	1,0	5,5	—
B 243/241	Verlegung von nördlich Lasfelde (B 243) bis südlich (B 243) und östlich (B 241) Osterode	9,0	79,0	7,9	1,1	—
B 522	Neubau von Langenhagen bis zur A 2	3,1	37,2	1,0	—	1,3
B 530	Nördlich Emden bis Wolthusen	4,3	35,6	—	—	4,3
Nordrhein-Westfalen						
B 42 n	Neubau von Bonn-Beuel (A 562) bis Königswinter	5,2	120,3	—	—	5,2
B 54	Hüttentalstraße zwischen Buschhütten und Geisweid	3,7	63,2	—	—	3,7
B 54	Hüttentalstraße zwischen Geisweid und Weidenau	2,4	113,9	—	—	2,4
B 55/61	Neubau zwischen Wiedenbrück und Rheda	12,3	98,8	—	4,2	3,8
B 61	Ausbau in Gütersloh	5,6	26,4	3,3	1,2	1,1
B 61 n	Neubau zwischen Brackwede und Bielefeld	3,5	62,5	—	—	3,5
B 68	Ausbau Brackwede (Südring)	0,7	5,2	—	—	0,7
B 224 n	Neubau zwischen Wuppertal und nördlich Velbert	14,2	141,7	3,2	5,6	—
B 227 n	Neubau zwischen Gelsenkirchen/Hassel und Polsum	2,9	13,7	—	—	2,9
B 236	Neubau der Querspange Letmathe	1,3	32,0	—	—	1,3
B 264	Verlegung bei Eschweiler	2,4	8,4	1,6	—	0,8

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1979	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1978 fertiggestellt km	1979 fertiggestellt km	Ende 1979 in Bau km
1		2	3	4	5	6
Rheinland-Pfalz						
B 9	Verlegung bei Worms	6,3	34,2	3,0	—	3,3
B 9	Verlegung zwischen Rehhütte und Speyer	3,7	10,9	—	—	3,7
B 9	Verlegung bei Lingenfeld	6,7	34,5	—	—	6,7
B 9	Verlegung zwischen Germersheim und Rülzheim	4,3	14,6	—	—	4,3
B 42	Pfaffendorfer Brücke bis Balthasar-Neumann-Straße	1,5	13,6	—	—	1,5
B 47	Verlegung zwischen Worms und Monsheim (Worms bis AS Pfeddersheim 2streifig)	7,7	40,7	5,1	1,0	—
B 52	Verlegung von Neuhinkelhaus bis A 48	15,8	60,8	12,0	—	(3,8) (1. Fahrb.)
B 256	Ausbau zwischen Weißenthurm und Neuwied einschließlich Rheinbrücke	5,1	180,0	2,0	—	3,1
B 266	Verlegung zwischen Sinzig und Bad Neuenahr	6,7	90,0	3,8	—	2,2
Saarland						
B 41	Neubau der Westumgehung Neunkirchen	4,9	65,0	—	—	3,2
B 51	Verlegung bei Völklingen	1,9	30,0	1,6	—	0,3
B 423	Ausbau BAB–AS Homburg und Stadt Homburg	3,7	28,8	1,0	1,0	1,7
Schleswig-Holstein						
B 76	Ausbau von Kiel (OD-Grenze) bis Elmschenhagen	2,4	15,0	—	—	2,4
B 76	Blickstedt bis Kiel einschließlich Kanalübergang	9,7	154,3	—	—	0,3
B 77	Verlegung Jevenstadt	4,0	8,6	—	4,0	—
B 200	Verlegung zwischen der A 7 und der B 76 bei Flensburg	7,2	16,0	—	—	0,1
					100,6	

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1979

6.2.2 2streifige Bundesstraßen

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1979	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamt-länge km	Gesamt-kosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1978 fertig-gestellt km	1979 fertig-gestellt km	Ende 1979 in Bau km
1		2	3	4	5	6
Baden-Württemberg						
B 3	Verlegung zwischen Nußloch und Leimen	6,7	46,7	—	—	6,7
B 3	Verlegung bei Wiesloch	10,1	31,3	—	—	10,1
B 14	Verlegung bei Dettingen	1,8	10,0	—	—	1,8
B 14	Verlegung von Zimmern bis südl. Rottweil	6,0	31,3	—	—	6,0
B 14	Verlegung bei Oberndorf	1,2	6,0	—	—	1,2
B 19/466	Ausbau zwischen Heidenheim und Schnaitheim	4,0	14,2	—	—	4,0
B 27	Verlegung bei Buchen	6,2	23,0	—	—	6,2
B 27/37	Verlegung zwischen Neckarelz und Diedesheim	7,1	45,5	—	—	7,1
B 28	Verlegung bei Nußbach	4,2	11,0	—	—	4,2
B 28	Neubau der Südumgehung Seebronn (A 81 – L 361)	3,6	10,2	—	3,6	—
B 28	Verlegung bei Blaubeuren	2,3	24,0	—	—	0,8
B 31	Verlegung bei Neustadt	7,9	68,0	—	—	7,0
B 31	Verlegung zwischen Kirchzarten und Buchenbach	3,0	13,8	—	—	3,0
B 31	Verlegung von Buchenbach bis Hinterzarten	13,0	30,0	12,0	1,0	—
B 31	Neubau zwischen Löffingen/Unadingen und östl. Bräunlingen/Döggingen	7,0	21,0	1,7	—	5,3
B 31	Ortsumgehung Pfohren	4,1	9,7	—	—	4,1
B 31	Verlegung bei Friedrichshafen (B 30 neu – B 31 alt östl. Friedrichshafen)	3,7	23,6	—	—	2,0
B 31	Verlegung bei Kreßbronn, Abschnitt Oberdorf	2,1	6,7	—	2,1	—
B 32	Neubau östlich Horb	4,1	8,6	—	—	4,1
B 33	Verlegung zwischen Biberach und Haslach (einschl. Anschluß an die B 294)	11,8	78,0	—	—	11,8
B 33	Verlegung bei Marbach	6,8	15,0	—	—	6,8
B 33	Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges bei Hegne/Konstanz	1,4	9,3	—	—	1,4
B 34	Verlegung bei Dogern	4,2	7,7	—	—	4,2
B 34	Ausbau in Waldshut	2,7	10,0	1,0	—	1,7
B 34/518	Verlegung bei Öflingen/Brennet, mit Neubau der B 518 bis nördlich Wehr	6,7	22,6	0,4	—	6,3

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1979	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamt-länge km	Gesamt-kosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1978 fertig-gestellt km	1979 fertig-gestellt km	Ende 1979 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 290	Ausbau von der B 29 bei Oberalfingen bis Ellwangen: 2. Bauabschnitt, Saverwang bis B 29	6,4	19,6	1,9	—	4,5
B 292	Verlegung bei Obrigheim	3,3	33,6	—	—	3,3
B 293	Beseitigung des Bahnüberganges in Berghausen	0,5	19,4	—	—	0,5
B 293	Verlegung bei Flehingen	5,8	13,6	—	—	5,8
B 294	Verlegung von Freudenstadt (B 28 alt) bis Lossburg	4,0	12,5	—	—	4,0
B 294	Verlegung bei Waldkirch	7,6	45,0	—	—	7,6
B 312	Verlegung bei Riedlingen	2,5	19,0	—	—	0,5
B 312	Verlegung bei Berkheim bis Edenbachen, Abschnitt: Eichenberg-Berkheim	2,4	7,8	—	2,4	—
B 313	Verlegung bei Laiz	3,0	10,0	—	—	0,5
B 314	Ausbau bei Tengen	2,9	5,7	—	2,9	—
B 314	Ausbau Wutöschingen-Ofteringen	2,3	7,0	—	—	2,3
B 317	Verlegung bei Utzenfeld	2,1	7,0	—	—	2,1
B 462	Ausbau südlich Forbach	3,0	6,0	—	3,0	—
B 462	Ausbau Schramberg-Sulgen	4,3	9,3	—	—	4,3
B 500	Ausbau zwischen Waldkirch und Waldshut	5,0	18,7	—	—	5,0
B 518	Neubau bei Säckingen (Rheinübergang)	1,6	10,0	—	1,6	—
B 523	Zubringer Villingen/Schwenningen/Nord	6,2	17,6	—	—	6,2
B 523	BAB Zubringer/Villingen/Schwenningen (B 27) bis Tuningen/Talheim (einschl. Ortsumgehung Talheim)	12,0	24,0	4,2	—	7,8
B 532	Neubau bei Weil	2,0	25,5	—	0,5	1,5
Bayern						
B 2	Verlegung zwischen Ellingen und Weißenburg	9,6	23,0	—	3,4	—
B 2	Ausbau und Verlegung bei Pleinfeld	6,4	13,0	—	1,2	—
B 10	Beseitigung des Bahnüberganges Burgau	2,0	5,5	—	—	2,0
B 11	Verlegung südlich Wolfratshausen (Zubringer zur A 95)	3,3	14,6	—	—	3,3
B 12	Verlegung von Kempten bis Kaufbeuren:	41,6	90,0	—	—	—
	Kempten bis Geisenried	—	—	23,8	—	—
	Geisenried bis Altdorf	—	—	6,0	—	—
	Altdorf bis Kaufbeuren	—	—	—	11,8	—
B 12	Verlegung bei Simbach a. Inn	13,1	12,7	—	6,8	—
B 12	Neubau von Passau zur A 3 AS Passau/Süd	4,6	7,6	—	4,6	—
B 12	Ausbau von Passau bis Straßkirchen	12,7	23,3	9,7	3,0	—
B 12	Ausbau bei Freyung	3,0	16,0	—	0,6	2,4
B 13	Verlegung bei Pfaffenhofen	6,0	6,9	—	6,0	—
B 13	Ausbau von Ansbach bis Hohe Fichte	3,4	7,9	—	1,5	1,9

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1979	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1978 fertiggestellt km	1979 fertiggestellt km	Ende 1979 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 13	Ausbau Hohe Fichte bis Triesdorf	7,3	7,0	1,4	3,6	2,3
B 13/466	Verlegung westlich Gunzenhausen	7,5	11,6	—	—	4,2
B 13	Verlegung von Holzkirchen bis Bad Tölz	16,0	18,0	3,6	4,9	—
B 14	Verlegung westl. Wernberg-Unterköblitz (OU)	3,3	5,6	—	—	3,3
B 15	Verlegung östl. Reitmehring	5,7	18,0	—	—	5,7
B 16	Verlegung bei Gundelfingen	3,6	6,0	—	—	3,6
B 16	Verlegung zw. Straß und Rain am Lech	14,0	20,0	—	—	14,0
B 16	Verlegung von Regensburg bis Wenzenbach	7,3	20,1	4,5	2,8	—
B 16	Verlegung von Wenzenbach bis Hautzendorf	9,0	25,0	—	—	2,7
B 18	Aufweitung der Eisenbahnüberführung in Memmingen	0,1	7,8	—	—	0,1
B 19	Ausbau und Verlegung von Pfersdorf bis B 287 Bad Kissingen	10,6	11,5	8,5	2,1	—
B 20	Verlegung von Chammünster bis Furth i. Wald	15,0	52,0	—	—	3,3
B 20	Verlegung bei Eggenfelden	4,9	11,7	—	—	4,9
B 20	Verlegung von Freilassing bis Laufen	7,9	12,0	—	7,9	—
B 21	Ausbau von Schwarzbach (Bundesgr.) bis B 20	3,0	5,0	—	—	3,0
B 22	Ausbau von Unterneuses bis Bamberg	6,4	5,5	0,4	—	6,0
B 22	Verlegung bei Erbendorf	3,3	7,5	—	3,3	—
B 22	Verlegung von Cham bis Rötz	17,0	25,2	7,0	3,0	3,0
B 26	Beseitigung des Bahnüberganges Langenporzelten	3,9	14,7	—	0,5	1,5
B 26	Ausbau in Schweinfurt	1,6	10,0	0,7	0,1	0,8
B 27/37	Beseitigung des Bahnüberganges Karlstadt	4,7	10,0	2,4	1,8	0,5
B 27	Ausbau und Verlegung bei Thüngersheim	2,5	7,3	—	—	2,5
B 27	Verlegung bei Höchberg	4,5	21,2	—	—	4,5
B 31	Verlegung von Lindau zur Bundesgrenze	3,0	12,2	—	3,0	—
B 85	Verlegung zwischen Passau/Hacklberg und Patriching	8,5	55,0	2,5	—	3,5
B 85	Verlegung bei Tittling	5,7	18,0	—	1,7	4,0
B 85	Verlegung bei Chammünster (Ortsumgehung)	1,9	7,1	—	1,9	—
B 85	Verlegung bei Schwandorf	7,3	16,5	—	7,3	—
B 85	Ausbau zwischen Bayreuth und Unterbrücklein	8,9	9,0	4,9	1,7	—
B 173	Verlegung zwischen Überkehr und Schwarzenbach	8,7	19,0	6,9	—	1,8
B 279	Verlegung bei Hollstadt	2,8	9,2	—	—	2,8

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1979	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1978 fertiggestellt km	1979 fertiggestellt km	Ende 1979 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 287	Ausbau zwischen Euerdorf und Bad Kissingen	7,1	7,0	—	5,0	2,1
B 299	Verlegung nördl. Landshut bei Altdorf	2,6	9,3	—	—	1,7
B 299	Verlegung bei Pfaffenhausen	4,2	6,9	—	—	4,2
B 299	Verlegung bei Siegenburg	6,2	9,8	—	—	6,2
B 299	Verlegung bei Neumarkt OPf	1,2	5,5	—	—	1,2
B 299	Verlegung bei Freihung	2,8	7,6	—	—	2,8
B 300	Verlegung westl. Langenbruck	10,3	12,5	1,3	4,3	2,8
B 303	Verlegung zwischen Seußen und Schirnding	5,0	13,5	—	—	5,0
B 306	Ausbau zwischen Traunstein und Siegsdorf	5,0	7,0	1,9	3,1	—
B 308	Verlegung von Lindau/Rothkreuz bis Schlachters	4,6	17,9	—	4,6	—
B 310	Ausbau zwischen Oberjoch und Oy	11,8	18,0	4,8	—	7,0
B 340	Verlegung bei Simbach a. Inn	1,3	8,5	—	—	1,3
B 388	Verlegung bei Eggenfelden	3,9	6,7	—	—	3,9
B 466	Ausbau zwischen Pfäfflingen und Nördlingen	7,0	5,6	—	—	7,0
B 466	Ausbau bei Barthelmeßaurach	6,4	5,8	—	—	6,4
B 470	Verlegung südl. Bad Windsheim	5,5	7,0	—	1,0	4,5
B 470	Verlegung bei Pressath	8,9	9,8	—	—	8,9
B 471	Verlegung südl. Dachau (2. Bauabschnitt)	4,5	20,0	—	4,5	—
B 471	Verlegung bei Fürstenfeldbruck	8,9	20,0	—	—	8,9
B 472	Verlegung bei Bad Tölz	3,6	20,0	—	—	3,6
Hamburg						
B 431	Umgehung Rissen (1. Bauabschnitt)	2,0	55,8	—	—	2,0
Hessen						
B 3	Verlegung bei Zwesten/Oberurff und Hesberg	3,7	7,1	—	—	3,7
B 7	Verlegung zwischen Kaufungen/Niederkaufungen und Helsa	7,5	23,9	—	7,5	—
B 27	Ausbau in Bad Soden und Allendorf/Kleinach	2,8	6,6	—	—	2,8
B 27	Verlegung zwischen Bebra/Breitenbach und Bebra/Blankenheim	3,6	11,3	—	—	3,6
B 27	Verlegung bei Petersberg/Marbach	5,5	14,0	—	—	5,5
B 37	Verlegung bei Hirschhorn (Neckar)	1,9	34,4	—	—	1,9
B 42	Ausbau bei Lorch	2,2	19,1	0,1	—	2,1
B 42	Ausbau bei Rüdesheim/Aßmannshausen	2,0	17,5	—	—	2,0
B 42	Bahnübergang Ginsheim-Gustavsburg	1,6	5,9	—	—	1,6
B 44	Verlegung zwischen Groß-Gerau/Dornheim und Stockstadt am Rhein	7,6	5,7	—	—	7,6

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1979	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1978 fertiggestellt km	1979 fertiggestellt km	Ende 1979 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 45	Verlegung bei Groß-Umstadt	3,6	7,4	—	—	3,6
B 62	Ausbau in Bad Hersfeld (Obersberg)	1,5	7,9	—	—	1,5
B 62	Verlegung bei Friedewald	4,1	7,6	3,5	—	0,6
B 253	Verlegung bei Bad Wildungen	11,2	25,3	—	4,5	6,7
B 253	Verlegung zwischen Fritzlar (B 253 alt) und Wabern (B 254)	4,2	6,5	3,6	0,6	—
B 253	Ausbau zwischen Felsberg/Gensungen und AS Melsungen (A 7)	2,9	5,7	—	2,9	—
B 254	Verlegung bei Homburg (Efze)	4,9	12,8	—	4,9	—
B 277	Ausbau in Wetzlar	3,0	15,8	2,9	—	0,1
B 323	Verlegung zwischen Homberg (Efze) B 254 und der AS Homburg (Efze) A 7	8,5	21,7	2,7	—	2,1
B 426	Verlegung zwischen Höchst (Odw.) und Breuberg/Neustadt	5,3	15,0	—	—	5,3
B 455	Verlegung bei Kelkheim/Fischbach	2,3	8,0	—	—	2,3
B 455	Ausbau zwischen Falkensteiner Stock und der K 771 bei Kronberg/Taunus	2,1	5,0	0,8	—	1,3
B 457	Verlegung bei Fernwald/Steinbach	3,7	11,2	—	—	3,7
B 457	Verlegung bei Lich	6,1	11,1	—	—	6,1
B 458	Verlegung zwischen Dipperz/Friesenhagen und Hilders/Dietges	3,8	7,5	—	3,8	—
B 460	Verlegung zwischen Lorsch (B 47 neu) und Heppenheim	3,2	10,6	2,7	—	0,5
B 521	Verlegung bei Niederdorfelden	2,1	7,1	—	2,1	—
Niedersachsen						
B 1	Ausbau von Himmelsthür bis westl. Hildesheim	1,9	12,3	1,7	0,2	—
B 3/248	Erneuerung Rohmebrücke in Northeim	0,4	5,9	—	—	0,4
B 4	Neubau der Ortsumgehung Braunlage im Zuge der B 4 (I. Bauabschnitt)	3,9	10,0	—	0,8	3,1
B 27	Ausbau und Verlegung von östl. Ebergötzen bis westl. Gieboldehausen	6,8	10,3	2,0	4,8	—
B 51	Verlegung bei Bohmte	3,7	15,8	—	—	3,7
B 64	Verlegung von westl. bis östl. Bad Gandersheim (Südumgehung Gandersheim)	4,0	23,8	—	3,2	0,8
B 70	Verlegung von nördl. bis westl. Lingen (von B 70 bis B 214 1. Bauabschnitt)	9,3	45,0	1,8	5,0	2,5
B 70	Verlegung von der B 214 südlich Lingen bis zur B 213 südwestl. Lingen (Südumgehung Lingen)	7,3	41,6	—	—	0,7
B 71/75	Verlegung der Ortsumgehung Rotenburg	10,9	40,1	—	—	2,0
B 72	Neubau zwischen Cloppenburg und A 1	12,0	28,0	—	—	0,5
B 212	Ausbau und Verlegung von nördl. Esenshamm bis nördl. Rodenkirchen	6,2	6,2	—	6,2	—

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1979	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten [1]) Millionen DM	Bis Ende 1978 fertiggestellt km	1979 fertiggestellt km	Ende 1979 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 214	Beseitigung des Bahnüberganges in Diepholz	1,2	8,0	—	—	1,2
B 215	Beseitigung des Bahnüberganges bei Rohrsen	1,7	8,5	—	—	1,7
B 218	Neubau der Ortsumgehung Engter	2,7	6,2	—	—	2,7
B 238	Ortsumgehung Rinteln (1. Bauabschnitt)	6,4	38,1	—	—	3,4
B 240	Umgehung von Linse bis Bodenwerder	3,6	27,6	—	—	3,6
B 401	Verlegung bei Dörpen	4,6	18,0	—	—	4,6
B 402	Verlegung bei Haren	4,1	18,4	—	—	4,1
B 404	Verlegung von Eichholz bis Handorf	5,3	16,7	—	—	5,3
B 422	Verlegung von der A 2 bis nördl. Messenkamp (Ortsumgehung Lauenau)	3,0	10,2	—	3,0	—
B 437	Verlegung von Varel bis einschl. Kreuzungsbereich mit A 29	2,1	10,1	1,7	—	0,4
B 441/442	Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges in Wunstorf	1,7	37,7	—	—	0,3
B 443	Hochwasserfreier Ausbau zwischen Rethen und Koldingen	1,6	7,6	—	—	1,6
B 495	Verlegung von westl. Basbeck bis nordöstl. Osten	3,4	19,1	3,3	0,1	—
Nordrhein-Westfalen						
B 9	Verlegung bei Wesseling, Sürth, Rodenkirchen	8,9	38,4	4,5	—	3,2
B 51	Verlegung zwischen Tondorf und Stadtkyll	16,5	42,2	3,3	—	6,0
B 51	Verlegung bei Iversheim	4,4	11,3	—	—	0,6
B 56/265/477	Verlegung bei Zülpich, Geich-Füssenich	12,8	32,6	4,1	—	8,7
B 229	Ausbau von Teilstrecken zwischen Solingen und Radevormwald, einschl. Ortsdurchfahrt Radevormwald	10,2	45,8	4,4	—	3,2
B 230	Verlegung bei Glehn und Grefrath	7,2	19,1	2,4	4,8	—
B 232	Ausbau zwischen Opladen und Burscheid, einschl. Ortsdurchfahrten Burscheid und Opladen	10,0	30,3	6,0	—	1,6
B 256	Ausbau von nördl. Allenbach (B 256) bis Derschlag (B 55)	2,1	16,2	—	—	2,1
B 266	Verlegung der Ortsumgehung von Firmenich bis Obergartzem	5,0	11,2	—	—	5,0
B 484	Verlegung zwischen Siegburg und Overath	8,6	18,9	5,5	—	3,1
B 504	Verlegung bei Frasselt	5,9	18,9	3,4	2,5	—
B 1	Neubau Paderborn-Bad Lippspringe – Schlangen	15,2	39,5	—	—	15,2
B 54	Ausbau zwischen Hagen und Delstern	2,8	29,7	0,7	—	0,4
B 54	Verlegung bei Herdecke	2,2	27,5	—	—	2,2

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1979	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1978 fertiggestellt km	1979 fertiggestellt km	Ende 1979 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 54	Neubau zwischen Burgsteinfurt und Nordwalde	13,5	54,2	4,5	9,0	—
B 58	Ausbau zwischen Drensteinfurt und Ahlen	6,3	14,4	—	—	6,3
B 64	Verlegung bei Rietberg	5,4	12,0	—	—	5,4
B 64	Verlegung zwischen Bad Driburg und Herste	2,1	4,8	—	—	4,8
B 67	Neubau bei Borken (B 70 bis L 829)	9,5	23,0	—	—	9,5
B 67	Neubau Borken-Reken (L 829 – L 600)	6,8	12,6	—	—	6,8
B 68	Ausbau in Haxtergrund bei Paderborn	2,6	9,2	—	—	2,6
B 225	Ausbau zwischen Recklinghausen und Marl	5,8	11,0	—	—	5,8
B 236/229	Ausbau in Werdohl	1,5	19,0	0,8	—	0,7
B 236	Bahnübergang in Altenhundem	1,6	14,3	1,0	—	0,6
B 251	Ausbau in Brilon/Wald	1,5	9,1	—	—	1,5
B 480	Verlegung bei Haaren	4,4	13,5	—	—	4,4
B 514	Ausbau in Vlotho	1,2	6,3	—	—	1,2
B 514	Ausbau zwischen Vlotho und Bad Oeynhausen	1,6	7,8	—	—	1,0
Rheinland-Pfalz						
B 9	Verlegung bei Boppard	3,0	27,0	1,5	—	1,5
B 9	Verlegung bei Nierstein	2,2	6,1	—	—	2,2
B 10	Verlegung Albersweiler (1. Bauabschnitt)	3,8	17,4	—	—	3,8
B 10	Verlegung Wilgartswiesen	3,5	24,4	—	—	3,5
B 10	Verlegung zwischen Rinnthal und Sarnstall	3,2	26,5	—	—	3,2
B 10/272	Verlegung bei Albersweiler bis Landau/West	4,5	22,4	3,0	1,0	0,5
B 37	Verlegung bei Bad Dürkheim einschl. Bad Dürkheim-Ellerstadt	6,3	25,1	2,0	—	1,0
B 39	Ausbau zwischen Frankenstein und Neustadt	4,1	18,0	1,7	—	2,0
B 41	Verlegung in Idar-Oberstein (einschl. Nahewehr)	2,8	170,0	—	—	2,8
B 41	Verlegung bei Birkenfeld	3,1	5,6	—	3,1	—
B 42	Verlegung zwischen Lahnstein und Braubach	10,3	70,0	9,8	0,5	—
B 42	Ausbau in Vallendar	1,5	7,4	0,8	0,7	—
B 42	Verlegung bei Rheinbrohl	3,0	21,1	—	—	3,0
B 47	Verlegung zwischen Dreisen und Wattenheim	9,8	22,7	3,5	—	2,7
B 48	Verlegung bei Winnweiler	4,5	19,0	—	—	4,5
B 48	Verlegung Bad Münster a. Stein	0,7	7,0	—	—	0,7
B 49	Verlegung bei St. Aldegund und Ediger	6,4	14,5	0,5	—	0,4

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1979	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1978 fertiggestellt km	1979 fertiggestellt km	Ende 1979 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 50	Verlegung bei Kirchberg	9,3	21,3	—	—	5,0
B 51	Verlegung von Saarburg nach Ayl	9,1	30,4	3,6	—	1,0
B 51	Verlegung zwischen Konz und Wasserliesch	3,2	23,0	—	—	3,2
B 255	Verlegung bei Rennerod	3,8	11,3	—	3,8	—
B 256	Verlegung bei Altenkirchen	5,8	30,0	3,9	—	1,9
B 257	Ausbau in Adenau mit Überbrückung des Adenauer Baches	1,6	8,8	0,3	—	1,3
B 258/256	Verlegung in Mayen 1. Bauabschnitt	4,6	24,5	2,0	2,6	—
B 267	Verlegung bei Ahrweiler	4,0	35,0	—	—	4,0
B 270	Verlegung bei Lauterecken	4,3	19,0	–	–	1,8
B 270	Verlegung zw. Schopp und Steinalberg	5,8	20,8	3,1	2,7	—
B 327	Verlegung bei Emmelshausen	4,8	13,3	1,6	—	1,7
B 412	Verlegung Kempenich bis Weibern	5,5	14,4	—	—	5,5
B 420	Verlegung bei Niedermoschel	1,6	6,1	—	1,6	—
Saarland						
B 41	Verlegung von Hofeld bis A 62	12,3	43,5	—	—	2,5
B 51	Verlegung bei Merzig	2,6	15,0	—	2,0	0,6
B 51	Verlegung zwischen Saarfels und Bahnhof Fremersdorf	3,1	5,0	—	—	3,1
B 268	Verlegung bei Losheim	7,3	15,0	0,5	6,8	—
B 269	Umgehung Lebach	1,1	5,6	—	1,1	—
B 269/405/ L 307	Verlegung zwischen Saarwellingen und Nalbach	1,5	5,6	—	1,5	—
Schleswig-Holstein						
B 5	Verlegung von nördl. Husum bis nördl. Platenhörn	10,5	30,1	—	—	0,1
B 5	Verlegung zwischen Tönning und der B 203, Hemme bis westl. Heide	10,6	26,0	—	—	0,1
B 5	Verlegung bei Brunsbüttel einschl. Kanalquerung	13,9	193,0	—	—	6,1
B 75	Ausbau Kücknitz bis Travemünde	7,3	44,0	—	—	0,1
B 76	Verlegung bei Plön	3,1	43,0	0,6	1,9	0,6
B 76	Ausbau zwischen Middelburg und Haffkrug (Ortsumgehung Süsel)	3,5	6,7	—	—	0,1
B 201	Verlegung bei Schuby mit Beseitigung des Bahnüberganges	1,2	7,0	—	—	0,1
B 203	Verlegung zwischen Karby und Ellenberg	2,9	10,7	—	—	2,9
B 207	Verlegung der Ortsumgehung Fredeburg/Buchholz	7,7	10,0	—	—	0,1
B 430	Verlegung bei Hohenwestedt	5,5	10,0	—	—	0,1
B 431	Verlegung zwischen Wewelsfleth und Glückstadt	8,2	20,0	—	—	3,4
B 502	Verlegung der Ortsumgehung	2,1	7,0	—	—	2,1
					219,3	

[1]) ohne Grunderwerbskosten

6.3 Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen (über 500 m Länge oder 15 Millionen DM Gesamtkosten)

Nr.	Länge (m)	Kosten (Millionen DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt		Baustoff
1	2	3	4	5		6
a) im Jahre 1979 fertiggestellte Großbauwerke						
1	800	29,4	Tunnel-Tegel Ausstattung	A 10	Berlin-Nord	
2	880	28,0	Bereich Flughafen Tegel, Trog und Rampe	A 11	Berlin-Nord	Spannbeton
3	393	15,0	Butterbergtunnel	B 241	Osterode	Stahlbeton
4	1442	49,7	Hochstraße Oldenburg	A 28	Westerstede–Delmenhorst	Spannbeton
5	1166	94,6	Rheinbrücke Düsseldorf–Flehe	A 46	Rheydt–Düsseldorf	Stahl/Spannbeton
6	547	11,0	Lahnbrücke Lahnstein	B 42	Koblenz–Braubach	Spannbeton
7	491	15,0	Gleisdreieck Gießen	A 480	Wetzlar–Gießen	Spannbeton
8	1128	70,2	Kochertalbrücke	A 6	Weinsberg–Nürnberg	Spannbeton
9	528	15,0	Gronachtalbrücke	A 6	Weinsberg–Nürnberg	Spannbeton
10	2065	34,3	Plochinger Dreieck mit Hochstraßen	B 10/13	Stuttgart–Ulm	Spannbeton
b) Ende 1979 in Bau befindliche Großbauwerke						
11	365	38,8	Hochbrücke Levensau	B 76	Kiel–Eckernförde	Stahlbeton
12	1118	114,0	Hochbrücke Brunsbüttel	B 5	Brunsbüttel–Wilster	Stahl/Spannbeton
13	700	22,2	Moorbrücken in Plön	B 76	Kiel–Eutin	Spannbeton
14	1070	57,3	Hochstr. Hannoversche Str.	B 4	Hamburg	Spannbeton
15	702	24,6	Trogbauwerk Heidbergstift	B 74	Bremen	Spundwandbauweise
16	784	31,3	Hochstraße Eversten	A 28	Westerstede–Delmenhorst	Spannbeton
17	389	26,0	Lippebrücken	A 31	bei Dorsten	Stahlverbund und Spannbeton
18	548	22,8	Brücke über DB und B 61	A 47	Bielefeld-Brackwede	Spannbeton
19	895	65,8	Nordring Düsseldorf	A 44	AK Strümp–Bochum	Spannbeton
20	807	32,1	Lärmschutztunnel Birth	A 44	Düsseldorf–Bochum	Stahlbeton
21	477	20,6	Talbrücke Berkey	A 46	Hagen–Brilon	Spannbeton
22	1480	34,2	Autobahndreieck Heumar	A 3/59	Wesel–Bonn	Stahlverbund/Spannbeton
23	470	20,1	Steinaggertalbrücke	B 256	bei Waldbröl	Spannbeton
24	546	18,5	Talbrücke Weidenau	B 62	Hüttentalstraße	Spannbeton
25	2230	43,3	Hochstraße bei Siegen	B 54/62	Hüttenstraße	Spannbeton
26	461	15,0	Hochstraße im Dillfeld	B 253	Umgehung Dillenburg	Spannbeton
27	472	15,0	Krebsbachtalbrücke	A 1	Köln–Trier	Spannbeton

Nr.	Länge (m)	Kosten (Millionen DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt		Baustoff
1	2	3	4	5		6
28	800	23,4	Quartbachtalbrücke	A 1	Köln–Trier	Spannbeton
29	712	34,0	Ouartalbrücke	A 60	St. Vith–Wittlich	Spannbeton
30	675	22,2	Krebsbachtalbrücke	A 48	Koblenz–Gießen	Spannbeton
31	324	20,9	Mainbrücke Eddersheim	A 3	Köln–Frankfurt	Spannbeton
32	709	23,0	Mainbrücke „Steinheimerbogen"	B 43	bei Hanau	Spannbeton
33	830	28,6	Feller-Talbrücke	A 1	Trier–Saarbrücken	Spannbeton
34	1250	28,9	Talbrücke Weinheim	A 63	Mainz–Kaiserslautern	Spannbeton
35	602	16,1	Schwarzbachtalbrücke	A 62	Landstuhl–Pirmasens	Spannbeton
36	483	21,7	Brücke ü. Rangierbahnhof	B 38	Mannheim	Spannbeton
37	980	49,6	Mainbrücke Markbreit	A 7	Würzburg–Ulm	Spannbeton
39	251	37,5	DB-Anlagen in Durlach	A 5	Frankfurt–Basel	Stahlbeton
40	1164	42,6	Aichtalbrücke	B 27	Stuttgart–Tübingen	Spannbeton
41	630	8,1	Hangbrücke Kindinger Berg (1. Fahrbahn)	A 9	Berlin–München	Spannbeton
42	379	15,0	Donaubrücke Ingolstadt	A 9	Berlin–München	Spannbeton
43	404	17,9	Donaubrücke Wörth	A 3	Regensburg–Passau	Spannbeton
44	622	22,7	Donaubrücke Metten	A 3	Regensburg–Passau	Spannbeton
45	674	32,1	Innbrücke Suben	A 3	Passau–Linz	Spannbeton
46	751	20,0	Gutachtalbrücke	B 31	bei Neustadt	Spannbeton
47	1160	39,1	Wiesetalbrücke	A 98	Basel–Singen	Spannbeton
48	723	21,7	Rottachtalbrücke	A 7	Ulm–Füssen	Spannbeton

6.4 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken und zweibahnige Bundesstraßen im Jahre 1980

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Baden-Württemberg			
Frankfurt–Basel (schweizer Grenze) (A 5)	Weil a. Rhein bis Basel	2,4	Juni
Freiburg–Mülhausen (A 862)	Anschluß der franz. A 36 an die A 5 bei Steinenstadt	2,3	August
Bayern			
München–Lindau (A 96)	südl. Wangen (Grenze By/BW) bis Lindau (österr. Grenze)	7,7	Juli
Bamberg–Nürnberg (A 73)	nördl. Forchheim bis AS Forchheim/Süd	5,0	Juli
München–Deggendorf (A 92)	AS Oberschleißheim (B 471) bis AK Neufahrn (A 9)	9,8	Dezember
Berlin			
BAB Abzweig Steglitz	Teilstrecke einschl. Überbauung (Tunnel) Schlangenbader Straße	1,2	Mai
Hessen			
Kassel–Gießen (A 49)	AS Fritzlar/Nord bis AS Borken (2. Fahrbahn)	11,0	Oktober
	Südtangente Kassel	6,3	Oktober
Darmstadt–Aschaffenburg (A 680)	AS Groß-Zimmern bis Dieburg (B 45)	7,1	Oktober
Nordrhein-Westfalen			
Krefeld–Ludwigshafen (A 57)	Goch (B 9) bis Sonsbeck (L 491)	14,5	März
Osnabrück–Paderborn (A 33)	Sennelager (B 68) bis Schloß Neuhaus (B 64)	5,9	Mai
Duisburg–Dortmund (A 42) (Emscherschnellweg)	Duisburg/Beeck (L 287) bis AK Duisburg/Hamborn	2,4	Mai
Düsseldorf–Essen (A 52)	Essen/Alfredstraße bis Essen/Huttrop (A 430)	5,9	November
Wuppertal–Münster i. Westf. (A 43)	Marl (L 612) bis Lavesum (L 652)	9,4	Dezember
Krefeld–Ludwigshafen (A 57)	Sonsbeck (L 491) bis Alpen (B 58)	10,8	Dezember
Erftstadt–Venlo (niederländ. Grenze) (A 61)	Jackerath (B 1) bis Borschemich	5,9	Dezember
Rheinland-Pfalz			
Trier–Pirmasens (A 62)	AS Birkenfeld bis AS Freisen	9,4	Mai
Mainz–Kaiserslautern (A 63)	Nieder-Olm (B 40) bis Wörrstadt	7,2	November
Ludwigshafen–Karlsruhe (A 652)	AK Rheingönheim (B 9) bis Neustadt–Mußbach	11,3	November
Saarbrücken–Karlsruhe (A 8)	Walshausen bis Pirmasens (B 10)	6,9	Dezember

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Saarland			
Saarbrücken–Luxemburg (Luxemburger Grenze) (A 8)	AS Heusweiler bis Niedersalbach (L 141)	2,7	Mai
	Niedmündung bis Hilbringen	6,5	Mai
Saarbrücken–Dillingen (A 620)	Umgehung Lisdorf	2,4	August
Schleswig-Holstein			
Hamburg–Oldenburg/Holstein (A 1)	Lensahn bis Oldenburg (B 202)	7,8	Dezember
		161,8	

6.5 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken und zweibahnige Bundesstraßen im Jahre 1981

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Baden-Württemberg			
Würzburg–Ulm (A 7)	Heidenheim (B 466) bis AS Niederstozingen	16,8	
Basel–Singen–Lindau (A 98)	Lucke bis Waidhof (1. Fahrbahn) AK Singen (A 81) bis Stockach	(6,4) 16,0	
Bayern			
Regensburg–Passau (österr. Grenze) (A 3)	AS Rosenhof bis Straubing Passau/Süd bis Pocking (B 12)	29,5 16,1	
Würzburg–Ulm (A 7)	AD Biebelried bis Langensteinach (B 25)	34,7	
Schweinfurt–Bamberg (A 70)	Horhausen bis Knetzgau (1. Fahrbahn)	(9,8)	
Regensburg–Wolnzach (A 90/93)	AS Pentling bis Bachl	24,5	
München–Garmisch-Partenkirchen (A 95)	Ohlstadt (B 2) bis Eschenlohe (B 2)	4,6	
Berlin			
BAB Berlin/Südost (A 13)	AS Tempelhofer Damm bis AS Gradestr.	2,9	
Hessen			
Frankfurt/M.–Fulda (A 66)	westl. Rothenbergen bis westl. Gelnhausen (L 3202)	6,8	
Niedersachsen			
Bremen-Cuxhaven (A 27)	AS Debstedt bis Cuxhaven/Groden	25,6	
Westerstede–Delmenhorst (A 28)	AS Oldenburg/West bis AS Oldenburg/Kreyenbrück	4,2	
Wilhelmshaven–Clopburg (A 29)	AK Oldenburg/Ost bis südl. Wardenburg (B 69)	12,4	
Rheine (niederl. Grenze)–Bad Oeynhausen	B 403 bis L 40 (Umgehung Schüttorf)	8,3	
Emden–Bottrop (A 31)	nördl. Emden (B 70) bis Wolthusen	4,3	
Osnabrück–Haaren (A 33)	AS Osnabrück/Süd bis östl. Hardenberg	4,9	
Wolfsburg–Salzgitter (A 39)	AS Wolfsburg/Mörse bis östl. Lehre (A 2)	9,7	
Nordrhein-Westfalen			
Köln–Trier (A 1)	AS Euskirchen/Wißkirchen bis Tondorf (B 51)	22,0	
Osnabrück–Haaren (A 33)	Schloß Neuhaus (B 64) bis Paderborn	4,2	
Wuppertal–Münster (A 43)	Lavesum (L 652) bis AS Nottuln	20,8	
Erftstadt–Venlo (niederl. Grenze) (A 61)	Paffendorf (B 55n) bis Jackerath (B 1)	14,4	
Pulheim–Langenfeld (A 542)	Hitdorf (A 59) bis L 403n	4,8	
St. Augustin–Hennef (A 560)	B 56n (Nordumgehung Siegburg) bis Niederpleis (L 121)	3,5	

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Rheinland-Pfalz			
Koblenz–Trier (Luxemburger Grenze) (A 48)	Ehrang (B 52n) bis westl. Trier (B 51) (1. Fahrbahn)	(5,2)	
Trier–Pirmasens (A 62)	Bann bis Pirmasens (B 10) (1. Fahrbahn)	(19,4)	
Mainz–Kaiserslautern (A 63)	AK Alzey (A 61) bis Mauchenheim	7,4	
Saarland			
Saarbrücken–Luxemburg (Luxemburger Grenze) (A 8)	Niedersalbach (L 141) bis AS Saarwellingen	9,8	
	Hilbringen bis Ripplingen	2,2	
Schleswig-Holstein			
Hamburg–Heide (A 23)	AS Elmshorn bis südl. Itzehoe	22,2	
Hamburg–Berlin (A 24)	Tangentenring Hamburg bis Witzhave (L 94)	6,0	
		338,6	

